إنترناشيونال نت

إنترناشيونال نت

NET International

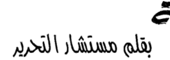
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع فى جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL NET

2007

- النقل البرى فى مصر ونظرة واقعية للمستقبل
- اللوجستيات وإدارة سلسلة التوريد فى الموانى
- ملتقى القاهرة للإستثمار
- تطور أسعار بناء السفن فى العالم
- ماذا تعرف عن منظمة التجارة العالمية
- تأثير التقدم العلمى والتكنولوجى على تطوير الأسلحة والمعدات البحرية وتطبيقاتها

إنترناشيونال نت يناير 2007 / ذو الحجة 1427
International Net JANUARY 2007 / Zu Alhejjah 1427



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road. Camden Town
London NW1 9DR DX:
57074 Camden town

المكاتب والمراسلون
جمهورية مصر العربية
القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة
الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

أسرة التحرير
* ربان أحمد بدوى (2+) 0123184320
* السيد عبد الجيد السيد (2+) 0124183204
* چيهان عبد الصمد (2+) 0126638978
* سناء كمال (2+) 0107460784
* شرين جلال (2+) 0106929403
* صفاء القلاوى (2+) 0103954631
* عبد الرحيم مصطفى (2+) 0124614924
* ميادة محمود (2+) 0122833584
* ياسمين عبد المجيد (2+) 0129077337

سوريا
* ربان/ رامى تحوف
محمول 0096394231001
0096394239440
فاكس 0096343714536

* السعودية - جدة
تليفون: (6369985) - (2) - (966+)
فاكس: (6369459) - (2) - (966+)

كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 - 1+
توزع فى جميع أنحاء العالم





بقلم مستشار التحرير

القمة الخليجية السابعة والعشرين

عقد وزراء دول مجلس وزراء التعاون الخليجى بالرياض إجتماعاتهم حيث تم تحديد مشروع جدول أعمال القمة الخليجية السابعة والعشرين التى استضافتها المملكة العربية السعودية بالرياض برئاسة خادم الحرمين الشريفين الملك عبد الله بن عبد العزيز.

وقد أعلن الأمير سعود الفيصل وزير الخارجية السعودى فى الإجتماعات التمهيدية أن التركيز فى جدول أعمال القمة سيكون على مواجهة المخاطر الإقليمية فى الخليج وخاصة العراق وإيران وفلسطين ولبنان والسودان. كما أكد عبد الرحمن العطية أمين عام مجلس التعاون الخليجى أنه سيتم مناقشة إقتراحاً للربط المائى بين دول مجلس التعاون الخليجى السته وإنشاء خط سكك حديد، ومتابعة عملية الإتحاد الجمركى والسوق الخليجية المشتركة، والعملة الموحدة التى من المتوقع صدورها عام 2010 ، كما سيتم إضافة إنجازات جديدة لمسيرة مجلس التعاون الخليجى بما يعود بالنفع والخير على المنطقة كلها.

وقد أستعرض وزراء الخارجية نتائج الموضوعات التى قامت بدراستها الهيئة الإستشارية، وتقارير المتابعة التى أعدتها الأمانة العامة، والإنجازات التى تحققت بين قمتى أبو ظبى والرياض، وما يواجه مسيرة التعاون الخليجى من صعوبات.

القمة

أكد الملك حمد بن عيسى أل خليفة ملك البحرين فى كلمته أمام القمة الخليجية أهمية إنعقادها لمواجهة التطورات الراهنة، وتقديم وتحديث مستوى أليات العمل فى المجلس، ومواكبة متطلبات المستقبل على جميع المسارات وبخاصة المسار الإقتصادى.

وقد أصدر قادة وزعماء مجلس التعاون الخليجى فى النهاية بيانهم الختامى الذى من أهم ما تضمنه:

- مؤازرة لبنان سياسياً وإقتصادياً ، وأعادة التعمير ، والترحيب بمؤتمر "باريس 3" الذى سيدعم لبنان العام القادم، هذا بجانب وحدة الصف اللبنانى، وتعزيز الأمن والإستقرار.
- التأكيد على ضرورة إحترام وحدة وسيادة العراق وهويته ورفض دعاوى تجزئته.
- الإستنكار الشديد وإدانة الإعتداءات الإسرائيلية على الشعب الفلسطينى ، وإرتكاب أبشع المجازر الوحشية التى تودى بالأبرياء المدنيين من الأطفال والشيوخ والنساء، ووقوف دول الخليج إلى جانب الأشقاء الفلسطينيين، ودعوة المجتمع الدولى للتحرك لإيقاف تلك الاعتداءات الإسرائيلية المتكررة ، ودعوة القادة الفلسطينيين إلى بذل المزيد من الجهد لتعزيز الوفاق الفلسطينى، والإسراع فى تشكيل حكومة وحدة وطنية فلسطينية.
- التأكيد على أن السلام فى الشرق الأوسط الشامل والعادل لن يتحقق الا بعد قيام الدولة الفلسطينية المستقلة وعاصمتها القدس الشريف، وإنسحاب إسرائيل من الجولان السورى المحتل.
- ضرورة التوصل إلى حل سلمى لأزمة الملف النووى الإيرانى، وحث إيران على مواصلة التعاون الكامل والحوار الدولى مع الوكالة الدولية للطاقة الذرية فى هذا الشأن.
- المطالبة بإخلاء منطقة الشرق الأوسط من جميع أسلحة الدمار الشامل بما فيها منطقة الخليج، والإقرار بحق دول المنطقة فى إمتلاك الخبرة فى مجال الطاقة الذرية للأغراض السلمية.
- التأكيد على دعم حق دولة الإمارات العربية فى إستعادة سيادتها على مياهها الإقليمية وجزرها الثلاث طنب الكبرى وطنب الصغرى وأبو موسى التى لازالت تحتلها إيران.

لا أحد ينكر أن مجلس التعاون الخليجى نجح فى تحقيق طموحاته ،وأمال شعوبه التى من أهمها توفير حقوق المواطنة الخليجية ، وحرية التنقل بالبطاقة الذكية بين دوله الست، والحفاظ على ما تحقق من إنجازات.

إننا نتمنى أن تحقق جامعة الدول العربية حقوق المواطنة لأبناء الدول التى تنتمى إليها بدلا من إنشغالها بالمسائل السياسية التى لم تتمكن من حلها حتى الآن وعلى رأسها قضايا فلسطين والعراق ولبنان والسودان والصومال.

عاصم السيد أحمد

أجندة إنترناشيونال

* تبدأ إمتحانات نهاية الفصل الدراسى الأول بكليات جامعة الأزهر على مستوى جميع المحافظات المصرية يوم 6 يناير الجارى، وتعلن النتيجة بعد إنتهاء إمتحانات الفصل الدراسى الثانى.
* تعقد الدورة الخامسة للجنة العليا بين مصر والسودان فى 8 يناير الجارى بالخرطوم، وقد تم الأتفاق على آلية لمتابعة الخطوات التنفيذية فى مجالات التعاون والمشروعات التى تعهدت مصر بتنفيذها لدفع عجلة التنمية فى جنوب السودان.
* يتم إفتتاح الفرع الثالث من مشروع قناة توشكى يوم التاسع من يناير الجارى ، وسوف تعمل هذه القناة – التى إستخدمت التكنولوجيا فى أعمال حفرها وتبطينها – على ضخ 25 مليون متر مكعب يومياً.
* تقام البطولة العربية للكرة الخماسية بليبيا فى الفترة من 10 إلى 20 يناير الجارى، وتحفيزاً للفرق المشتركة فقد تقدمت مصر بتوصية لمجلس إدارة إتحاد الكرة لتخصيص جوائز مالية لأبطال الدورى والكأس.
* تقام الدورة الرابعة عشر لمعرض فورميلا الأهرام الدولى للسيارات 2007 تحت شعار (نحو آفاق جديدة) بمركز القاهرة الدولى للمؤتمرات بمدينة نصر يوم 11 يناير الجارى، ويستمر لمدة خمسة أيام، ويعد هذا المعرض أكبر تجمع لشركات ووكلاء ومصنعى السيارات ومستلزماتها فى مصر.
* ينظم الأتحاد العام لمنتجى ومصدرى الحاصلات البستانية المصرى المعرض الدولى الأول للخضر والفاكهة، ومعرض لزهور القطف ونباتات الزينة، ويتم إفتتاح المعرضين فى الفترة من 11 إلى 14 يناير الجارى.
* تعقد مصر وإيطاليا فى روما الإجتماع السنوى التشاورى منتصف يناير الجارى، وذلك بهدف وضع أجندة العلاقات والتعاون بين البلدين خلال العام الجارى 2007 فى مختلف المجالات الإقتصادية والسياسية والثقافية.
* يعقد بمركز القاهرة الدولى للمؤتمرات المنتدى الأول لتنمية وتحديث آليات العمل ومعرضة تحت رعاية وزارات القوى العاملة والتضامن الإجتماعى والتنمية الإدارية، وذلك فى الفترة من 19 إلى 22 يناير الجارى .
* يتم أواخر يناير الجارى فتح المظاريف المالية والفنية المقدمة فى مناقصة توريد وتركيب أنظمة عبور ركاب مترو الأنفاق بإستخدام الكروت الذكية، ويبلغ عدد الشركات المشتركة فى المناقصة 16 شركة من مصر وألمانيا وفرنسا وأمريكا والصين.

ويتم خلال شهر يناير الجارى:

* رفع إعلان القاهرة الوزارى الأستثنائى للبحث العلمى والتكنولوجى بدول الإتحاد الأفريقى للقمة الأفريقية المقرر عقدها بأديس أبابا تحت عنوان "العلم والتكنولوجيا فى القارة السمراء"، وقد طالبت توصيات الأعلان بإنشاء منظمة أفريقية لحماية الملكية الفكرية.
* تطبيق نظام جديد لتشجيع المستثمرين المصريين والعرب والأجانب لإقامة مشروعات صناعية جديدة بصعيد مصر، ويشمل هذا النظام تقديم حوافز الإستثمار الصناعى لهم.
* دخول إتفاقية إقامة منطقة للتجارة الحرة بين مصر وتركيا حيز التنفيذ بعد تصديق المجالس الشرعية بالبلدين عليها.

حركة الموانى المصرية خلال شهر أكتوبر 2006

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال أكتوبر 2006

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات معدنية	أسمدة	هيدروكربونات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الدخيلة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
دمياط	166.07	510.21	59.75	-	42.44	778.47	67.28	220.58	1066.33	211
بورسعيد	26.47	122.63	28.35	-	-	177.45	76.54	294.93	548.92	436
شرق بورسعيد	0.57	-	-	-	-	0.57	25.40	654.13	680.1	109
العريش	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34
السويس	3.82	5.46	2.31	-	-	11.59	-	-	11.59	34
الأدبية	83.06	19.08	0.23	-	84.25	186.62	2.03	-	188.65	60
سفاجا	3.16	0.35	57.92	-	-	61.43	-	-	61.43	105
الحمراوين	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
أبو الغصون	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
نويبع	3.68	6.24	0.69	0.25	0.35	11.21	-	-	11.21	223
السخنة	-	-	-	-	-	-	24.01	7.80	31.81	8
الإجمالى	286.83	663.97	149.25	0.25	127.04	1227.34	195.26	1177.44	2600.04	1223

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال أكتوبر 2006

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات معدنية	أسمدة	هيدروكربونات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الدخيلة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
دمياط	7	11.62	102.76	95.80	376.16	593.34	50.05	202.01	845.4	211
بورسعيد	21.23	5.81	6.13	-	-	33.17	97.84	247.37	378.38	436
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	45.15	729.73	774.88	109
العريش	-	-	135.91	-	-	135.91	-	-	135.91	34
السويس	5.28	48.78	2.87	-	0.57	57.5	0.02	-	57.52	34
الأدبية	46.38	4.15	49.82	49.94	6.40	156.69	1.56	-	158.25	60
سفاجا	2.11	5.09	119.21	-	-	126.41	-	-	126.41	105
الحمراوين	-	-	69.44	-	-	69.44	-	-	69.44	3
أبو الغصون	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
نويبع	15.77	1.83	0.97	-	0.14	18.71	-	-	18.71	223
السخنة	21.50	-	15.00	-	-	36.5	16.28	-	52.78	8
الإجمالى	119.27	77.28	502.11	145.74	383.27	1227.67	210.90	1179.11	2617.68	1223

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية خلال أكتوبر 2006

ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمالى
	وارد	صادر	إجمالى	وارد	صادر	إجمالى	
دمياط	5536	4553	10089	27043	20985	48028	58117
بورسعيد(غرب)	8843	10425	19268	29422	29722	59144	78412
شرق بورسعيد	3020	3461	6481	80877	75859	156736	163217
السويس		1	1			0	1
الأدبية	210	164	374			0	374
السخنة	2536	2808	5344	797		797	6141
الأجمالى	20145	21412	41557	138139	126566	264705	306262

بيان بحركة الركاب (قادمون – مغادرون) بموانئ مصر خلال شهر أكتوبر 2006

البيــان	الإسكندرية	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الإجمالى
وصول	0	10603	147761	10670	57464	3578	0	230076
مغادرة	0	10782	83706	10361	36343	3028	5245	149465
الإجمالى	0	21385	231467	21031	93807	6606	5245	379541

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن خلال أكتوبر 2006

البيــان	الأسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد(غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	السخنة	الغردقة	سفاجا	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	0	0	92	42	14	32	26	34	1	10	7	0	57	315
سفن صب جاف	0	0	21	6	0	2	2	2	1	0	4	0	0	38
سفن صب سائل	0	0	20	6	0	0	0	21	0	0	2	0	0	49
حاويات	0	0	78	90	95	0	3	1	6	0	3	0	0	276
سفن ركاب وسياحة	0	0	0	50	0	0	3	1	0	47	89	35	166	391
أخرى	0	0	0	241	0	0	0	1	0	0	0	0	0	242
إجمالى عام	0	0	211	435	109	34	34	60	8	57	105	35	223	1311

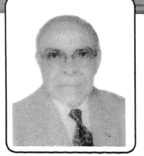
هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة – الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١–٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء بهيئة الميناء

اللوجستيات وإدارة سلسلة التوريد فى الموانى



د. إسماعيل مبارك أستاذ (غير متفرغ) كلية الهندسة جامعة القاهرة

مقدمة

تؤثر عملية اللوجستيات على كل مجال من مجالات النشاط الإنسانى تقريباً، سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة، وقلما تؤثر مجالات تجارية بدرجة مهمة على مستوى المعيشة فى مجتمع ما مثلما يؤثر مجال اللوجستيات. ومع ذلك، حتى العقدين الماضيين، لم يتم تعريف عملية اللوجستيات على أنها عملية تحتاج إلى إتباع أسلوب «منهج النظم» عند تناول عناصرها. والآن تعترف المنظمات بالحاجة إلى فهم عملية اللوجستيات وتدريب موظفيها لتمكينهم من التعامل مع عناصرها المختلفة بشكل جماعى وليس فردى.

والهدف الأساسى من هذه الدراسة هو فهم المشكلات التى تواجه عملية اللوجستيات والتموين وعلاقتها بإدارة سلسلة التوريد. وتتشابه استخدامات القيمة المضافة لعملية اللوجستيات والاستفادة المثلى منها سواء فى منظمة لإنتاج سلع أو منظمة لتقديم خدمات. وعادة يتم تصنيف الموانئ ضمن قطاع الخدمات، ولكن بالنسبة إلى هذه الدراسة، تعتبر الموانئ قطاعاً إنتاجياً ينتج خدمات. وثمة توجه لجعل ميناء العين السخنة، بشكل خاص، يجمع بين كل من تقديم الخدمات والإنتاج، مع إقامة العديد من المجمعات الصناعية داخل الميناء. ولهذا السبب أصبح لزاما على كل العاملين بالميناء أن يدركوا أهمية إدارة اللوجستيات وإدارة سلسلة التوريد حتى يتمكنوا من العمل كفريق واحد، ويوحدوا جهودهم لتحقيق النجاح لمنظمتهم.

2- تعريف إدارة اللوجستيات (اللوجستيات) وإدارة سلسلة التوريد

حتى الآن لا يعرف الكثير من المديرين التنفيذيين الفرق بين إدارة اللوجستيات وإدارة سلسلة التوريد. فكل من المصطلحين متقاربان جداً فى المعنى ويحتاج تحديد الفرق بينهما إلى نظرة متعمقة إلى تعريف كل منهما. ومن الناحية الفنية، يُعرّف المصطلحان رسمياً كما يلى:

إدارة اللوجستيات (الإدارة اللوجستيات):

تعنى ذلك الجزء من عملية سلسلة التوريد الذى يخطط وينفذ ويتحكم فى تدفق وتخزين البضائع والخدمات والمعلومات ذات الصلة بشكل يتسم بالكفاءة والفاعلية، بدءاً من نقطة المنشأ وإنتهاءً بنقطة الاستهلاك (أى الوجهة النهائية) لتلبية إحتياجات العملاء.

إدارة سلسلة التوريد:

تعنى تكامل العمليات التجارية الرئيسية بدءاً من المستخدم النهائى ومروراً بالموردين الأصليين، والتى توفر المنتجات والخدمات والمعلومات التى تضيف قيمة لصالح العملاء وغيرهم من المنتفعين.

وثمة اختلافات مهمة بين التعريفين السابقين، أولا وقبل كل شىء، تركز إدارة سلسلة التوريد على ثمانى عمليات تجارية رئيسية، هى مايلى:

1 - إدارة العلاقات مع العملاء 2 - إدارة خدمة العملاء
3 - إدارة الطلب 4 - الوفاء بالطلبيات
5 - إدارة تدفق التصنيع 6 - الشراء والتعاقد
7 - تطوير المنتج 8 - المرتجعات

الأنشطة المتعلقة بعملية اللوجستيات:

تضم الأنشطة المتعلقة بعملية اللوجستيات كل الأنشطة الخاصة بتدفق تقديم الخدمات بدءاً من نقطة المنشأ إلى الوجهة النهائية، وتضم ما يلى:

1 - خدمة العميل 2 - التنبؤ بالطلب
3 - إدارة المخزون 4 - الإتصالات المتعلقة باللوجستيات
5 - مناولة المواد 6 - التعامل مع الطلبيات
7 - التعبئة 8 - دعم قطع الغيار والصيانة
9 - إختيار مواقع المصانع والمستودعات
10 - إحتياطى اللوجستيات 11 - حركة المرور والنقل
12 - التخزين فى المستودعات والمخازن

ومع أن هناك تشابه واضح تماماً بين مهام إدارة اللوجستيات وإدارة سلسلة التوريد، تهتم إدارة اللوجستيات بالمهام الفردية بينما تهتم إدارة سلسلة التوريد بالمهام الجماعية.

ومن ثم، بينما تهتم إدارة اللوجستيات بالأمور الداخلية فى شركة ما، تتخطى إدارة سلسلة التوريد حدود المنظمات لأنها تضع فى الإعتبار التوازن داخل المنظمات وفيما بينها، بخصوص مكان أداء الأنشطة، مثل مكان الإحتفاظ بالمخزون.

منهج النظم:

بينما تعتبر إدارة اللوجستيات وإدارة سلسلة التوريد تعتبر نظماً فى حد ذاتها فإن كلا منهما يعد بمثابة شبكة أنشطة تستهدف إدارة التدفق المنظم للمواد والعاملين من خلال قناة للإمداد والتموين. ويعتبر منهج النظم أبسط أداة، بل الأداة الفعالة، لفهم العلاقات المتداخلة. وببساطة، فإنه وفقاً لهذا المنهج، يتعين فهم كل من المهام والأنشطة فى ضوء كيفية تأثيرها على العناصر والأنشطة الأخرى التى تتفاعل معها وتأثرها بها.

وبينما قد يكون من المستحسن تخزين كميات من البضاعة بمستويات عالية لتحسين الإستجابة لطلبيات العملاء، يؤدى إرتفاع مستويات التخزين إلى زيادة تكاليف التخزين وتعرض المنتجات للتلف نتيجة للتقادم ولذا يتعين إستبدال الجوانب الإيجابية لقرار ما بالعوامل السلبية قبل الوصول إلى قرار بشأن مستويات التخزين. وبدون دراسة أثر القرارات على النظام الأكبر مثل الشركة أو قناة التوزيع تتم غالبا الإستفادة المثلى من النظم الفرعية ويعنى ذلك أنه بينما تبدو الأنشطة الفردية وكأنها تتم بشكل جيد فى ذلك النظام فإن المحصلة النهائية بالنسبة إلى النظام ككل هى ضعف الأداء نسبياً. ولفهم فرص تحسين الأداء وما تتضمنه تلك الفرص من معانى، يتعين النظر إلى النظام ككل.

وبغض النظر عن التعريفات الرسمية المذكورة أعلاه وبلغة الرجل العادى يعتبر أى نشاط يضيف قيمة إلى المنتج أو الخدمة جزءاً من سلسلة اللوجستيات وتعتبر إدارة تلك الأنشطة الفردية، بشكل جماعى لمواصلة إضافة قيمة إلى المنتج أو الخدمة، بمثابة إدارة للإمداد والتموين فى حين تعتبر الإدارة الجماعية للإدارات أو المنظمات المسئولة عن النشاطات الخاصة بسلسلة اللوجستيات، بمثابة إدارة سلسة التوريد.

ومثالا على ذلك، عملية تصدير الأسمنت من أحد الموانئ إذ تعتبر سلسلة اللوجستيات دورة واحدة لا تدخل ضمن إهتمام الميناء ومع ذلك بمجرد خروج الأسمنت من المصنع يتم تحميله على شاحنة أو عربة بمقطورة وينقل إلى الميناء ثم يتم تفريغه وتخزينه ثم تحميله على إحدى السفن، ثم نقله عن طريق البحر إلى ميناء أخر وبعد ذلك يتم تفريغه فى المخازن ثم يحمل على شاحنة أو عربة بمقطورة إلى الجهة المرسل إليها التى يتم فيها تفريغه مرة أخرى. ويضيف كل نشاط من تلك الأنشطة قيمة إلى المنتج. وكل جهة مسئولة عن تحقيق الإستفادة المثلى من كل جزء يخصها ومن كل الأنشطة التى تدخل فى سلسلة اللوجستيات. وتعتبر إدارة اللوجستيات هى إدارة كل نشاط من تلك الأنشطة وتعتبر وضع كل الأنشطة تحت إدارة واحدة بمثابة إدارة لسلسلة التوريد. وفيما بعد ستتم مناقشة هذا الموضوع بإستفاضة فى دراسة الحالة عن ميناء العين السخنة من أجل تحقيق التشغيل الأمثل والقدرة التنافسية.

3 - الأنشطة المتعلقة بعملية اللوجستيات وأهميتها بالنسبة إلى الاقتصاد

أدى ثراء المستهلكين إلى زيادة عدد أسواق السلع والخدمات الوطنية والدولية. وفى العقد الماضى، تم استحداث آلاف من المنتجات والخدمات الجديدة، ويتم الآن بيعها وتوزيعها على العملاء فى جميع أنحاء العالم. ولمواجهة التحديات التى تواجه الأسواق التى تم توسيعها وانتشار منتجات وخدمات جديدة، زاد حجم الشركات التجارية وتعقد نظمها. وحلت عمليات المصانع متعددة النشاطات محل المصنع ذى النشاط الواحد. وأصبح توزيع المنتجات من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك عنصراً مهما جداً من عناصر إجمالى الناتج المحلى فى الدول الصناعية. ففى الولايات المتحدة تشكل الأنشطة المتعلقة بعملية اللوجستيات، حسب التقديرات، 10% من إجمالى الناتج المحلى، ومن ثم تعتبر عنصراً مهماً من عناصر إجمالى الناتج المحلى. وفى الدول النامية يمكن أن يصل هذا العنصر، نظراً لعدم الكفاءة، إلى 30% من إجمالى الناتج المحلى. وبالتالى، يعتبر هذا العنصر مهماً بالنسبة إلى الاقتصاد وينبغى أن يحظى بالأهمية التى يستحقها.

وفى السنوات الأخيرة، تم الاعتراف بأن الإدارة الفعالة للإمداد والتموين تمثل عنصراً أساسياً لتحسين أرباح الشركات والأداء التنافسى. ويعنى مفهوم التسويق أن أى شركة قائمة يتعين أن تهدف إلى تلبية احتياجات العميل. وتتمثل العناصر الأساسية الثلاثة لمفهوم التسويق فى: رضاء العميل، وتكامل الجهود، وأرباح الشركة. وتلعب عملية اللوجستيات دوراً رئيسياً فى كل عنصر من هذه العناصر بعدة طرق. ولكى يتحقق النجاح لشركة ما، يتعين أن يؤدى أى مجهود للتسويق إلى تحقيق التكامل بين الأفكار الخاصة بتقديم المنتج المناسب، بالسعر المناسب، وتوفيره فى المكان المناسب، فى الوقت المناسب، من ناحية، واستخدام الأساليب المناسبة للدعاية من ناحية أخرى؛ وتلك هى العناصر الأساسية الخمس لخلطة التسويق. وتلعب عملية اللوجستيات أيضاً دوراً مهماً، لاسيما فى دعم الحصول على المنتج فى المكان المناسب وفى الوقت المناسب. وذلك بدوره يحقق رضاء العميل، ومن ثم يتطلب تحقيق رضاء العميل بذل جهود متكاملة داخل المنظمة وخارجها مع الموردين والعملاء النهائيين.

4- التكاليف الخاصة بعملية اللوجستيات كنسبة من قيمة المنتج

يعتبر تحديد أثر التكاليف والخدمات لعملية اللوجستيات، الخطوة الأولى المهمة لتحقيق الاعتراف بأهميتها. وتتوقف تكاليف اللوجستيات، التى تحسب فى صورة نسبة مئوية من قيمة المنتج، على قيمة المنتج نفسه. فكلما زادت قيمة المنتج، انخفضت النسبة المئوية لتكاليف عملية اللوجستيات. ومثال على ذلك، قد تبلغ قيمة شحن منتج ما من المستحضرات الطبية 10.000 دولار، بينما تبلغ قيمة منتج آخر من المواد الصناعية غير المعمّرة 2.000 دولار. ونظراً لعدة عوامل مثل ظروف السوق، ومستوى المنافسة وطرق النقل، وهلاك المنتج (إحتمال تعرض المنتج للتلف وفترة التخزين)، وتكاليف نقل المخزون، ومصاريف المناولة، تدفع شركة المستحضرات الطبية 500 دولار لحساب توزيع المنتج، بينما تدفع شركة المنتجات غير المعمّرة 250 دولار. وظاهرياً، تدفع شركة المستحضرات الطبية تكاليف أكثر لعملية إمداد وتموين منتجاتها، ولكن إذا حسبنا التكلفة فى صورة نسبة مئوية، يتبين لنا أنها تدفع 5% فقط من قيمة المنتج، فى حين تدفع شركة المنتجات غير المعمّرة 12.5% من قيمة المنتج.

ويمكن أن تتبنى منظمة ما استراتيجية أو أكثر من ثلاث استراتيجيات أساسية لزيادة أرباحها. أولاً، قد تحاول زيادة حجم المبيعات الإضافية من خلال زيادة جهود التسويق. ثانياً، بإمكانها أن ترفع سعر المنتج. ثالثاً، يمكنها تقليل التكاليف التى

دراسة حالة - ميناء العين السخنة

تتكبدها الشركة لعقد الصفقات. وتعد الاستراتيجية الأخيرة هى التى تختارها معظم الشركات كخطوة أولى لزيادة أرباحها . وتعد إدارة اللوجستيات أمراً أساسياً لتنفيذ هذه الاستراتيجية. وفى الكثير من المنظمات، تعتبر عملية اللوجستيات إحدى المجالات الواعدة حيث يمكن من خلالها تحقيق وفورات كبيرة فى التكاليف. وفى بعض الحالات، يمكن أن تؤثر وفورات التكاليف تأثيراً كبيراً على أرباح الشركة أكثر من زيادة حجم المبيعات .

5- الاستراتيجيات العالمية لعملية اللوجستيات

كان توسع الشركات التجارية إلى كل إقليم فى العالم من أهم ظواهر القرن العشرين. وتعد الإدارة العالمية لسلسلة التوريد أكثر تعقيداً من إدارة شبكة محلية فحسب. ومثل الوضع فى الإدارة المحلية للإمداد والتموين، فإن جزءا أساسياً من عملية الإدارة العالمية للإمداد والتموين يركز على تحليل التكلفة مقابل الخدمة. والأمر المهم دائماً للمنظمة وعملائها، سواء كانت العمليات محلية أو دولية، أن تكون المنظمة لديها القدرة على التعرف بشكل صحيح على الخليط الأمثل للتكلفة والخدمة، وتقييمه وتنفيذه.

وترتبط بعض الاعتبارات المهمة التى تتعلق بالتكلفة والخدمة، بوقت الاستجابة، ودقة الشحن، ووضع الشحنة، وتكلفة أداء الخدمة. ولذا، تلعب الموانئ دوراً مهماً بالنسبة إلى وقت الاستجابة، لأنها تتحكم فى عمليات التخليص على الحدود، وبالتالى ، تعتبر كفاءة الميناء من العوامل الرئيسية فى الاستراتيجية العالمية للإمداد والتموين التى تعتبرها كل الشركات حافزاً نحو تحقيق ميزة تنافسية فى السوق.

وفى دراسة أجريت على أكثر من 200 منظمة أوروبية وأمريكية، تم تحديد العديد من العقبات التى تقف أمام وضع برامج للخدمة عالية الجودة. وتنطبق تلك العقبات على الموانئ أيضاً. وكشفت الدراسة عن أن أكبر ست عقبات من تلك العقبات ترتبط بالعاملين والموضوعات التنظيمية. وهى طبقاً لترتيبها حسب الأهمية ما يلى :

1- تغيير ثقافة المنظمة.
2- وضع رؤية عامة عبر المنظمة.
3- جعل الموظفين ملتزمين بمحض إرادتهم بعملية الجودة.
4- كسب التزام كبار المديرين التنفيذيين.
5- تغيير عمليات الإدارة.
6- تدريب وتعليم العاملين.

وخلال الأربعين عاماً الماضية، شهد المديرون التنفيذيون للإمداد والتموين تطورات مهمة فى مجال عملهم. فبينما كانت نشاطات اللوجستيات متناثرة عبر المنظمة، أصبحت الآن تتم بطريقة منظمة بشكل كبير وباستخدام الكمبيوتر وتخصص لها مهام كبيرة بالموازنة، وأصبح دور المدير التنفيذى للإمداد والتموين يختلف حالياً عما كان عليه فى الماضى ، ومن المرجح أن يختلف عما سيكون عليه فى المستقبل. ففى الدول النامية، وبالأخص فى الموانئ، لا توجد تلك المهمة وما تزال تقوم بها جهات عدة متناثرة عبر المنظمة. ويتعين معالجة ذلك على الفور لكى يتمكن فريق إدارة الميناء من تحقيق التقدم، ويصبح أكفأ بكثير مما كان عليه من قبل.

6- قياس وبيع قيمة اللوجستيات

لا يمكن التسليم بأن العملاء سيفهمون القيمة المضافة وسيكون لديهم الاستعداد لدفع ما يقابلها. ولذا يتعين إطلاع العملاء بانتظام على القيمة الناتجة عن عملية اللوجستيات. ومن السهل لإدارة داخل شركة ما أن تتجاهل عملية اللوجستيات، وتقلل من أهميتها عندما تسير الأمور على ما يرام. ولهذا السبب يتعين أن تقيس وتبيع إدارة اللوجستيات القيمة الناتجة عن عملية اللوجستيات، سواء داخلياً أو خارجياً عبر سلسلة التوريد.

وثمة عدة خيارات للشركة لقياس القيمة المضافة الناتجة عن عملية اللوجستيات ، من بينها ما يلى :

1- رضاء العميل. 2 - القيمة المضافة للعميل.
3- التحليل الكلى للتكاليف. 4 - تحليل الربحية.
5- قيمة المساهمين.

وتعتبر مقاييس رضاء العميل أقل المقاييس الكمية من الناحية المالية، فى حين تعتبر قيمة المساهمين أكثر المقاييس المالية شمولاً. ويعتبر مقياس قيمة المساهمين أفضل من مقياس الربحية، لأن الربحية يمكن التلاعب فيها على المدى القصير . وتبحث قيمة المساهمين كل التدفقات النقدية المتعلقة بقائمة الأرباح والخسائر وكذلك الميزانية حالياً وفى المستقبل، وتُخصم التدفقات النقدية المستقبلية حتى صافى القيمة الحالية على أساس تعديل المخاطر. ولذا لا تبحث قيمة المساهمين العائدات فحسب، بل تبحث أيضاً الاستثمار اللازم للحصول على تلك العائدات سواء حالياً أو فى المستقبل، ويعنى هذا التوجه طويل المدى ، أن من غير المرجح أن تتخذ الإدارة قرارات خاطئة.

ويتحقق رضاء العميل عندما تفى الشركة بنجاح بكل التزاماتها فيما يتعلق بكل عناصر خلطة التسويق، وهى: المنتج والسعر والدعاية والمكان. وهناك أربعة أسباب على الأقل توضح لماذا ينبغى على الشركة أن تركز على خدمة العميل . أولاً، عادة يصبح العميل الذى تم إرضاؤه وفياً للشركة ويكرر استخدام نفس الخدمة. ثانياً، قد تبلغ تكلفة جذب عميل جديد خمسة أضعاف تكلفة الاحتفاظ بعميل قديم. ثالثاً، من المرجح بشكل كبير أن ينقل العملاء الذين قرروا التوقف عن استخدام المنتج عدم رضائهم إلى غيرهم. رابعاً، من المربح بشكل أكثر بيع مزيد من الخدمات للعملاء الحاليين بدلاً من إيجاد عملاء جدد بشكل يتناسب مع مستوى زيادة الخدمة. ومن ثم، يتم إجراء البحوث التجارية بشكل دورى لتحديد احتياجات العملاء وتحديد مستويات خدمة العميل، ولذا يستطيع المديرون تحديد كفاءة الموازنة بين العائد والتكاليف الكلية للإمداد والتموين.

ومن ناحية قيمة البيع بالنسبة إلى العميل، تكمن نقطة الضعف فى أول مقياسين فى أنهما يتركان للعميل مسألة تحديد الفائدة الاقتصادية لخدمة العميل. ولكن لا يقوم الكثير من العملاء بذلك. وإذا توقعت الإدارة من العميل أن يدفع أكثر فى مقابل الحصول على خدمة أفضل، يجب على الإدارة حينئذ أن توضح للعميل المزايا المالية لتقديم خدمة له على مستوى عال، ويتضمن التحليل الكلى للتكاليف إيضاح كيف يمكن تقليل التكاليف الكلية للإمداد والتموين إلى أدنى حد ممكن، بما فى ذلك نظم النقل، والتخزين، والجرد، والتعامل مع الطلبيات ونظم المعلومات، والمشتريات والتكاليف المتعلقة بإنتاج كميات كبيرة، مع الإبقاء على مستوى خدمة العميل. وبالتالى، يتمثل المبدأ الأساسى لتحليل إجمالى التكاليف فى ضرورة أن يضع المديرون فى إعتبارهم التكاليف الكلية الخاصة بكل أنشطة اللوجستيات التى تتعلق بالميناء بدلاً من محاولة خفض التكلفة لنشاط أو أكثر من أنشطة فردية للإمداد والتموين.

7- الخطة الاستراتيجية للإمداد والتموين

يمكن تعريف الخطة الاستراتيجية للإمداد والتموين بأنها عملية تخطيط موحدة، وشاملة ومتكاملة تهدف إلى تحقيق ميزة تنافسية، من خلال زيادة قيمة المنتج وخدمة العميل، مما يؤدى إلى تحقيق أكبر قدر من رضاء العميل عن طريق التنبؤ بالطلب فى المستقبل على خدمات اللوجستيات وإدارة كل الموارد الخاصة بسلسلة التوريد ويتم هذا التخطيط داخل سياق الأهداف العامة للشركة وخطتها.

ويشتمل هذا التعريف على ثلاثة عناصر رئيسية أولاً، الأهداف طويلة الأجل، ثانياً، وسائل تحقيق تلك الأهداف، ثالثاً، عملية تحقيق تلك الأهداف وتستمر هذه الخطة الإستراتيجية لمدة خمس سنوات أو أكثر.

8 - اللوجستيات بميناء العين السخنة

يتضمن العمل الذى يجرى تنفيذه فى ميناء العين السخنة إدارة سلسلة التوريد وأنشطة اللوجستيات والتحكم فيها.

وبالنسبة إلى إدارة سلسلة التوريد يقوم ميناء السخنة بما يلى:

1 - إدارة العلاقات مع العملاء

يبذل ميناء السخنة قصارى جهده لجذب العملاء وإقامة علاقات معهم. يوفر الميناء للعملاء نظاماً كاملاً للإدارة داخل الميناء وخارجه. وتتم الأعمال فى الميناء بالكامل عن طريق الكمبيوتر مع الإستعانة بالأعمال الورقية فى أضيق الحدود وكل ما يتعين على العميل عمله هو إتباع هذا النظام فحسب.

2 - إدارة خدمة العملاء

قد يسمح النظام الكلى للإدارة الذى يوفره الميناء للعملاء إدارة حساباتهم وفى نفس الوقت السماح لميناء بإداراتها لهم. ويتحقق ذلك من خلال وجود مجموعة من الشركات مثل شركة تطوير ميناء العين السخنة وشركة رويال (وكلاء شحن) وشركة رويال بوسمان (للإمداد والتموين) وشركة إيكو (لمناولة البضائع) وغيرها.

3 - إدارة الطلب

تراجع دائماً إدارة ميناء العين السخنة الإحتياجات المتعلقة بالطلب فى الميناء وتتخذ الخطوات اللازمة لتلبيتها.

وبالنسبة إلى أنشطة اللوجستيات يوفر ميناء العين السخنة دائماً أفضل خدمة العميل ويقوم دائماً بدراسة وإعداد تنبؤات بالطلب وتعد الإتصالات المتعلقة باللوجستيات من أقوى السمات الأساسية التى يتميز بها ميناء العين السخنة بالمقارنة بغيره من الموانئ المنافسة وتعد إدارة اللوجستيات وإدارة النقل وحركة المرور من بين الأنشطة الرئيسية بالميناء.

9 - النشاطات الخارجية فى مقابل النشاطات الداخلية بالنسبة إلى اللوجستيات بميناء العين السخنة

كما أوضحنا أعلاه يعتبر ميناء العين السخنة من الموانئ المتميزة فى إدارة سلسلة التوريد وفى ممارسة كل الأنشطة الخاصة بعملية اللوجستيات وتحسينها. وبالمقارنة بالموانئ الأخرى فى جمهورية مصر العربية يتبنى ميناء العين السخنة سياسة القيام بنشاطات خارج الميناء فى حين تطبق الموانئ الأخرى سياسة النشاطات داخل الميناء. ويعنى ذلك ببساطة أن ميناء العين السخنة يتبنى خطة تسويقية نشطة ويسعى إلى جذب عملاء جدد ليوضح لهم إمكانيات الميناء والمزايا التى سيحصلون عليها من إستخدامه وقد نجح هذا الأسلوب فى جذب الإستثمار الأجنبى لبدء تشغيل محطات صناعية فى الميناء من بينها ما يلى :

- محطة إنتاج الوقود الحيوى
- منشآت صوامع الحبوب
- مصنع إنتاج السكر
- مشروع المواشى
- خزانات الأمونيا
- منطقة صهاريج التخزين
- مصنع إنتاج الميثانول

وسيجعل ذلك من ميناء العين السخنة الميناء الصناعى التجارى الأول فى جمهورية مصر العربية وقد تم إعداد خطة عمومية للميناء حتى عام 2020 وإعتمدتها السلطات المختصة، ومع وجود صناعات وأنشطة جديدة فى الميناء يجرى حالياً عدد من الدراسات ذات الصلة لإستكمال مرافق الميناء، ومثال لتلك الدراسات ما يلى :

- دراسة حركة المرور
- الخطة الأساسية للبنية الأساسية
- الأبحاث الجيوفيزيقية وتحديد سمات التربة
- دراسة عامة لتقيم الأثر البيئ
- وضع نماذج حسابية وأخرى للمحاكاة للأحواض وحركة الملاحة فى الميناء

10 - قياس وبيع قيمة اللوجستيات التى يتيحها الميناء

إستطاع ميناء العين السخنة، من خلال نظام معلومات الإدارة الذى يطبقه، أن يحدد تكاليف اللوجستيات فى الميناء. وبينما تبلغ تكلفة اللوجستيات فى الدول النامية 30%، يبلغ المستوى الدولى المتعارف عليه حوالى 8%. وقد نجح ميناء العين السخنة فى أن يصل بالتكلفة إلى 13% بحلول عام 2004 ووصل للمستوى الدولى 8% بنهاية عام 2005.

11 - التطوير المستقبلى لنشاطات الميناء فى مجال اللوجستيات

من خلال إنشاء مراكز لحساب تكلفة كل أنشطة اللوجستيات داخل الميناء وخارجه، يعتزم الميناء تطوير تلك العناصر لتحقيق أقصى كفاءة بأقل تكلفة.

ويجرى التخطيط لرصد وتحسين أنشطة اللوجستيات إلكترونياً، وسيحقق ذلك بالتأكيد ميزة تنافسية للميناء للمنافسة على جذب شركات الشحن التى تستخدم الموانى الأخرى فى المنطقة.

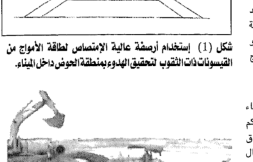
12 - الخلاصة والتوصيات

مما سبق، يمكن القول بأن إدارة اللوجستيات أصبحت الآن علماً فى حد ذاتها، وأهم جزء فيها هو تدريب وتعليم العاملين فى الميناء من أجل العمل بروح الفريق الواحد لتحقيق الهدف النهائى، وهو إنشاء نظام مثالى للإمداد والتموين يتسم بالكفاءة والوفرة فى التكاليف ولذلك، نوصى بتدريب العاملين فى إدارة الإمداد والتموين ووضع خطط لهم لتطبيقها فى أعمالهم اليومية

الإتجاهات الحديثة الخاصة بالدراسات الفنية و أعمال الإنشاء بالموانىء

Modern Trends in the technical studies and Construction of Ports

م. محمد رمزى عوض "مهندس شواطىء و موانىء"



شكل (1) إستخدام أرصفة عالية الإمتصاص لطاقة الأمواج من القيسونات ذات الثقوب لتحقيق الهدوء بمنطقة الحوض داخل الميناء.

تعتبر الأعمال الهندسية الخاصة بإنشاء الموانىء من الأعمال الفنية المركبة و التى تحتاج إلى خبرات خاصة وطويلة لإمكان إتمام هذه الأعمال بالكفاءة المناسبة نظرا للتكلفة العالية لها.

دراسات الهدوء للأمواج :

تعتبر دراسات الهدوء للأمواج من أهم الدراسات الفنية الأساسية اللازمة لضمان فاعلية الميناء لأداء وظيفته الخاصة بأعمال المناولة. و تتعرض الأمواج لظاهرة الإنتشار الناتجة عن إعتراض حواجز الميناء لها. أما داخل منطقة الحوض بالميناء، فقد تتعرض الأمواج لظاهرة الإنكسار الناتج عن فرق الأعماق بين منطقة دائرة الدوران (الأعمق فى بعض الأحيان) و منطقة الأرصفة (الأقل عمقا) فى حالة وجود ذلك الفرق فى الأعماق. و كذلك تتعرض الأمواج لظاهرة الإنعكاس من سطح الأرصفة، و تتوقف درجة الإنعكاس (الإمتصاص) لطاقة الأمواج تبعا للمادة المستخدمة بأنشاء الأرصفة. و تعرف دراسات الهدوء للأمواج بإسم (Wave Agitation/Calmness Studies). و يقدر الإنعكاس للأمواج بما يعرف بمعامل الإنعكاس (Kr).

أعمال الرفع المساحى الهيدروجرافى :

وتعتبر أعمال الرفع المساحى الهيدروجرافى (Hydrographic Survey) من الأعمال الأساسية سواء بمراحل الإنشاء أو الصيانة البحرية (كأعمال تكريك الصيانة للوصول ثم المحافظة على الأعماق التصميمية). و الإتجاه الحديث لزيادة و التحكم فى دقة هذه العملية تعتمد على ربطها بنظام (Global Positioning System –GPS) حتى يمكن الوصول لأدق النتائج للرفع سواء بالنسبة للأماكن المطلوب تكريكها للمحافظة على الأعماق التصميمية بها أو المناطق المطلوب إجراء أعمال إنشائية بها.

شكل (٢) الأنظمة الحديثة المستخدمة بمناطق الردم خلف أرصفة الميناء.

الأعمال الإنشائية بالميناء :

أما بالنسبة للأعمال الإنشائية بالميناء فإنها تأخذ إطارا دائم التطور و يلزم له خبرات خاصة و التى تتوافر لدى الشركات العالمية المتخصصة فى هذا المجال. و تظهر الحاجة إلى أنظمة خاصة بالنسبة لعمليات الحفر و الإنشاء فى بعض الحالات الخاصة مثل مناطق تواجد النباتات البحرية مثل نبات المنجروف (Mangroves) و التى لا يفضل إزالتها من موقع العمل قدر الإمكان حيث تعمل كمصدات أمواج طبيعية بها لتقليل إرتفاعاتها و إمتصاص طاقتها. أما بالنسبة لأعمال التعميق فبدلا من أعمال التكريك التقليدية، فإنه من الإتجاهات الحديثة إستخدام تكنيك النفث المائى تحت ضغط (Water Injection Under Pressure) و الذى يعمل بكفاءة عالية فى التربة الناعمة (Fine Soil). و قد حقق هذا التكنيك كفاءة عالية فى العديد من المشروعات البحرية بالموانىء العالمية، مما دعى العديد من الشركات العالمية إلى إستخدامه بنطاق أوسع. و الفكرة الأساسية لهذا التكنيك هى دفع نفث الماء بقوة مولدة تيارا مائيا فيحمل الحبيبات الدقيقة من التربة معه فى إتجاه حركة المياه (التيار) إلى المكان المطلوب. و يتم إختيار قوة الضغط لنفث الماء تبعا لمواصفات التربة الناعمه بالمنطقة لإمكان تحريكها و بالتالى إجراء التعميق المطلوب. و تعرف بداية حركة حبيبات التربة هندسيا بإسم (Initiation of Motion)

مد خطوط الأنابيب تحت المياه :

و من العمليات الفنية المعقدة و التى تحتاج إلى خبرات فنية و هندسية عالية عملية مد خطوط الأنابيب تحت المياه و خاصة خطوط التغذية الخاصة لنقل البترول الخام، حيث يتم أعمال الشحن للسفن فى داخل البحر من خلال ما يعرف بإسم (Single Point Mooring). و لإمكان إجراء ذلك يلزم أولا إتمام أعمال الحفر اللازمة للخنادق التى توضع بها المواسير بإستخدام تقنيات هندسية خاصة و مناسبة لطبيعة التربة بمنطقة المشروع، ثم توضع المواسير بها، و يتم بعد ذلك أعمال التغطية و التأمين لها. و يمكن فى بعض الحالات الإعتماد على تكنيك المد للمواسير بدون حفر و الذى يلزمه خبرات خاصة و دقة عالية.

أعمال التكريك البيئى :

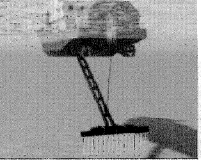
و أيضا من الأعمال التى تحتاج إلى حرفية خاصة هى أعمال التكريك البيئى (Environmental Dredging) و اللازمة لإزالة آثار التلوث من تربة القاع عند حدوثه. و هذا النوع من التكريك يحتاج إلى الدقة العالية حيث قد يصل سمك أعمال التكريك إلى عدة سنتيمترات. و لتحقيق ذلك فإن المعدات المستخدمة فى ذلك يلزم أن تكون ذات دقة و حساسية عالية و قدرة على إزالة طبقات رقيقة من التربة و هى أنواع خاصة من الكراكات المستخدمة فى هذا المجال و تعرف بإسم (Auger Dredgers).

و الأشكال من (1) و حتى (6) توضح تفاصيل الأعمال الهندسية البحرية الأساسية الخاصة بأعمال إنشاء الموانىء بإتجاهاتها الحديثة السابق مناقشتها.

شكل (٣) نظام حفر حديث خاص بعمل أساسات الأرصفة.



شكل (٤) تقنية إعداد خرائط المسح الهيدروجرافى بدقة عالية.



شكل (٥) إزالة التربة الناعمة بإستخدام نظام الحقن بالماء تحت ضغط، وبدقة عالية.



شكل (٦) الدقة العالية وعدم إحداث عكارة بالمياه بإستخدام أنظمة التكريك البيئية الحديثة.

وزارة الاستثمار
الشركة القابضة للنقل البحري والبرى
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

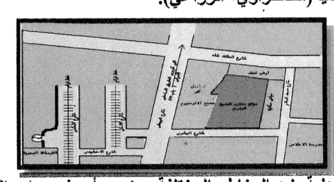
مستودع البشرى

يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

الوصف العام:

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع د ور أرضى وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القبارى – باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي و باقي الطرق الرئيسية(الصحراوي- الزراعي).







- المستودع مؤمن علية ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

نشاط المخزن:

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية و الأدوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التريبتيك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلى أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعريفة متميزة ومنافسة.

نرحب بتشريفكم لمقر المستودع للتعرف على إمكاناته وخدماته.

العنوان: مستودع البشرى الجمركي شارع البشرى – القبارى –الإسكندرية-تليفون ٠٣/٤٤٠١١١٥

لمزيد من المعلومات برجاء الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

تلكس : A.C. H.UN ٥٤٥٦٦ فاكس :٠٣/٤٨٦٢١٢٤

Website: alexcont.com
E-mail:alexcont@alexcont.com

يعرض مشروعات بمليارات الدولارات أمام المستثمرين

بدأت فى القاهرة الشهر الماضى فعاليات ملتقى القاهرة للاستثمار الذى يشارك فيه نحو 300 شخصية اقتصادية وسياسية مصرية وعربية ومن مختلف دول العالم وتنظمه وزارة الاستثمار بالتعاون مع مجموعة الاقتصاد والأعمال.


أحمد نظيف

وفى بداية أعمال الملتقى وجه الرئيس حسنى مبارك كلمة ألقاها نيابةً عنه د. أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء أكد فيها أن مصر انتهجت برنامجاً شاملاً للإصلاح السياسى والاقتصادى والاجتماعى حققت على طريقه إنجازات عديدة خلال العقدين الماضيين وتسارعت خطواته خلال السنوات القليلة الماضية بقرارات جرئية للإصلاح الضريبى والجمركى والمصرفى وسياسات شجاعة لتطوير مناخ الاستثمار وتحرير الاقتصاد والانفتاح على العالم.

وشدد مبارك على أن مصر تفتح مجالاً للاستثمار المحلى والأجنبى فى قطاعات جديدة مثل النقل والتعليم والصحة والأدوية والصناعات الغذائية والخدمات المالية والبترول والغاز والبتروكيماويات إضافة إلى السياحة وتكنولوجيا المعلومات، وأكد أن مصر تواصل تطوير مؤسساتها فى مواجهة منافسة عالمية عاتية، ولفت إلى أن الإصلاح كل لا يتجزأ وأن خطوات الإصلاح الاقتصادى والاجتماعى تواكب معها إصلاح سياسى مواز استهدف تطوير بنيان مصر الديمقراطى وبنيتها الدستورية والتشريعية وتفعيل العمل الحزبى والحياة السياسية وترسيخ قيم المشاركة وحرية الرأى والتعبير والصحافة.

وتطرح الحكومة المصرية خلال المؤتمر الذى يستمر يومين العديد من المشروعات على المستثمرين منها مشروعان لمعالجة مياه الصرف الصحى باستثمارات 4.1 مليار جنيه ومشروعات لتنقية مياه الشرب باستثمارات 4.5 مليار جنيه.

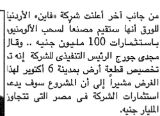
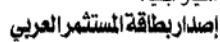
كما تطرح الحكومة على بيوت الخبرة العربية والأجنبية التقدم بعروضهم لإعداد المخطط الهيكلى العام لميناء شرق بورسعيد ومنطقة الظهير، إضافة إلى الفرص الأخرى المطروحة للاستثمار فى إقامة ساحات لتخزين بضائع الترانزيت وصومعة بمساحة 50 ألف طن .. وفى مجالات الأدوية والكيماويات تطرح الحكومة 14 مشروعاً بتكلفة 7.4 مليار جنيه . أما المشروعات السياحية المطروحة فأبرزها مشروعاً مارينا لليخوت ومحطة الركاب البحرية بميناء الإسكندرية، وعرضت أيضاً على المستثمرين إنشاء عدد 24 مركزاً سياحياً بتكلفة 9.36 مليار جنيه.

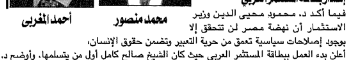



بطرس غالى


محمود محى الدين


سامح فهمى



محمد منصور



أحمد المغربى

من جانب آخر أعلنت شركة «فاين» الأردنيا للورق أنها ستقيم مصنعاً لسحب الألومنيو باستثمارات 100 مليون جنيه .. وقال مجدى جورج الرئيس التنفيذى للشركة إنه ت تخصيص قطعة أرض بمدينة 6 أكتوبر لهذا الغرض مشيراً إلى أن المشروع سوف يدع استثمارات الشركة فى مصر التى تتجاوز المليار جنيه.

إصدار بطاقة المستثمر العربي

فيما أكد د. محمود محيى الدين وزير الاستثمار أن نهضة مصر لن تتحقق إلا بوجود إصلاحات سياسية تعمق من حرية التعبير وتضمن حقوق الإنسان، أعلن بدء العمل ببطاقة المستثمر العربى حيث كان الشيخ صالح كامل أول من يتسلمها. وأوضح د. زياد بهاء الدين رئيس هيئة الاستثمار أن بطاقة المستثمر العربى تسمح بتسهيل الإجراءات مع الجهات الحكومية فى مصر خاصة فى الدخول والخروج من البلاد ولا تغنى عن جواز السفر، ويتم منح هذه البطاقة لكل مستثمر عربى تتجاوز استثماراته بمصر الـ 50 مليون جنيه.

مايكل سترس الحائز جائزة نوبل يحذر: البيروقراطية مازالت تسيطر على مناخ مصر الاقتصادي

فيما أكد الخبير الاقتصادى مايكل سترس الحائز جائزة نوبل فى الاقتصاد أن مصر تمتلك كل المقومات التى تؤهلها لتحقيق نمو اقتصادى جيد وحذر من مشاكل البيروقراطية التى مازالت تسيطر على مناخ الاقتصاد المصرى وأكد أن أى دولة لا تستطيع تحقيق معدلات نمو عالية إلا بمشاركة القطاع الخاص مشيراً إلى أن بداية الانطلاق مع التعليم والتدريب وتوسيع فرص العمل.

الأمين العام المساعد لمنظمة التعاون الاقتصادى: عمليات الإصلاح غير كافية ولابد من استمرارها

قال ريتشارد هكتلينجر الأمين العام المساعد لمنظمة التعاون الاقتصادى والتنمية إن مصر من الدول التى تتغير بصورة متزايدة، وتتخذ خطوات عملية فى مجال الإصلاح على مستوى الشرق الأوسط، واتخذت عدة مبادرات مهمة فى هذا المجال، إلا أن عمليات الإصلاح سواء على مستوى مصر أو باقى الدول العربية فى المنطقة ليست كافية، ومن المهم الاستمرار فيها بشكل ديناميكى حتى يتم تحقيق طفرة فى دول المنطقة تجعلها جاذبة للاستثمار والاستثمارات الأجنبية.

جمال مبارك

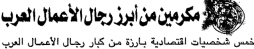
التنافس الآن بين قوى تدفع المجتمع إلى المستقبل .. وأخرى تعود بنا إلى الماضى

• القطاع الخاص يقود الدول العربية إلى ترابط المصالح المشتركة

شخص جمال مبارك، الأمين العام المساعد للحزب الوطنى وأمين السياسات، الحالة التى تعيشها الدول العربية .. وبما فى ذلك مصر .. بأنها حالة تنافس بين قوى تريد أن تدفع المجتمع إلى المستقبل وآفاقه المفتوحة، وقوى «تريد أن تقودنا إلى الماضى».

ووصف أمين السياسات هذه القوى فى كلمته أمام ملتقى القاهرة للاستثمار بأنها «تخدع المجتمع بحلول قديمة .. وربما كانت رؤاها تصلح لزمن مضى .. ولكنها لا تصلح الآن» وأضاف: «رغم ذلك لا بديل عن عن المضى قدماً فى اتجاه المستقبل .. بنفس العزيمة والاصرار ووضوح الرؤية».

كان جمال مبارك يتحدث فيما بين ألف من الحضور فى «ملتقى القاهرة للاستثمار». أمس، عن الإصلاحات الاقتصادية فى الدول العربية، وعلاقاتها بالتحديات السياسية الداخلية والإقليمية المحيطة .. معتبراً أن هناك عوامل مشتركة فيما بين كثير من الدول العربية ومصر. وقال مع بدء التحولات كانت هناك تخوفات من قدرة القطاع الخاص على ملء الفراغ الذى أدى إليه تغير دور الدولة .. لكن النتائج مبشرة .. وأكد على أن الأمر الذى نلاحظه هو تزايد الاستثمارات العربية فى المناطق العربية ..


محمد خميس .. هشام طلعت .. نجيب ساويرس .. صالح كامل .. ناصر الخرافى



مكرمين من أبرز رجال الأعمال العرب

خمس شخصيات اقتصادية بارزة من كبار رجال الأعمال العرب تم تكريمهم فى ملتقى القاهرة للاستثمار أمس، وحصلوا على جوائز الريادة فى الإنجاز لدورهم الاستثمارى الرائد فى القطاعات الاقتصادية المختلفة، وهم محمد فريد خميس وهشام طلعت مصطفى ونجيب ساويرس وصالح كامل وناصر الخرافى .

محمد خميس


ناصر الخرافى — صالح كامل — نجيب ساويرس


هشام طلعت

نشاط مكثف داخل موانى البحر الأحمر

وزير النقل يشارك فى توديع أول أفواج الحجاج
ويفتتح أحدث صالة ركاب حضارية بميناء بورتوفيق

.. يبدو أن موانى البحر الأحمر قادمة على مرحلة مشرقة مليئة بالمستجدات التى تؤهلها بأن تصبح موانى متقدمة تستهدف الإرتقاء بالخدمات التى تقدمها لسفن الركاب والعبارات.. وهذا ما تكشف عنه الأيام القليلة القادمة لتعود تلك الموانى إلى مكانتها السابقة مؤهلة بكافة المقومات التى تؤهلها إلى العالمية

«إحتفاليه رائعه»

.. ففى أوائل الشهر الماضى أقيمت إحتفالية رائعة شهدها ميناء بورتوفيق لتوديع أول أفواج الحجاج.. حضرها فضيلة الإمام الأكبر د. سيد طنطاوى شيخ الأزهر ود. محمود حمدى زقزوق وزير الأوقاف والمهندس سامح فهمي وزير البترول واللواء محمد عبد السلام المحجوب وزير التنمية المحلية.. كان فى إستقبالهم المهندس محمد منصور وزير النقل واللواء/مختار عمار رئيس قطاع النقل البحرى واللواء سيف الدين جلال محافظ السويس واللواء هشام السرساوى رئيس هيئة موانى البحر الأحمر والعاملين.

.. حيث تضمنت الإحتفالية الترحيب بحجاج بيت الله الحرام وتقديم كافة التسهيلات اللازمة لهم للتيسير عليهم خلال رحلتى السفر والعودة بإتخاذ بعض الإجراءات والتى تطبق هذا الموسم لأول مرة وهى فتح فصول تعليمية لتدريب الركاب على معدات الإنقاذ والنجاة كإجراء وقائى لتأمين وسلامة الركاب وتوعيتهم بالتصرف السليم إزاء أية مواقف طارئة

.. كما تم توزيع كتيبات خاصة بالسلامة البحرية على الحجاج والركاب لتوعيتهم الكاملة بكافة الإجراءات اللازمة للحفاظ على أرواحهم تحت شعار «أرواحكم أمانة فى أعناقنا.. وخدمتكم شرف لنا»

«إستعداد مبكر»

.. هذا وقد إستعدت موانى الهيئة لهذا الموسم منذ أكثر من شهر وبذلت أقصى درجات لتأمين هذا الموسم وإخراجه موسماً ناجحاً بكل المقاييس يختلف كثيراً عن المواسم السابقة فيما يختص بالتجهيز والإعداد والمتابعة المستمرة لوزير النقل وقطاع النقل البحرى لإنجاحه من خلال الإرتقاء بالخدمات المقدمة لحجاج بيت الله الحرام عبر موانى الهيئة «السويس - سفاجا - نويبع».

.. وفى هذا الصدد أكد اللواء هشام السرساوى رئيس الهيئة أن عدد الحجاج الذين سافروا عبر موانى الهيئة « 22 ألف» حاج على متن عشرة عبارات تم التفتيش عليها جيداً والتصديق لها بالإبحار.. حيث تم لأول مرة إستيفاء عوامل الأمان كشرط لإبحار سفن الحجاج من موانى الهيئة وهذا ما قرره وزير النقل وشدد عليه خاصة مع بداية الموسم.. حيث يهدف القرار لإنجاح موسم الحج الحالى وذلك من خلال التنسيق المستمر بين هيئة السلامة البحرية وهيئة موانى البحر الأحمر والحجر الصحى وذلك لضمان توفير أقصى درجات الأمن والسلامة للركاب

.. كما أن القرار يتضمن إجراءات تأمين السفن بإلتزام الشركات المشغلة للسفن بتدريب نسبة من طاقم السفينة كفريق إحتياطى

.. يعمل عند الضرورة القصوى بالإضافة إلى تقديم شهادات الصلاحية الفنية للسفن التى تفيد بسلامة حالتها من بدن وآلات ومعدات السلامة والأجهزة الملاحية واللاسلكية.

.. هذا وقد أشاد السرساوى بمدى التعاون والتنسيق مع



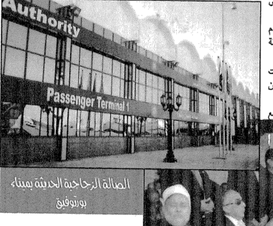
وزير النقل - ورئيس القطاع البحرى - ورئيس هيئة موانى البحر الأحمر أمام الصالة الجديدة

اللجنة العليا للحج والعمرة والتى قامت وزارة النقل بتشكيلها برئاسة معالى وزير النقل حيث ساهمت اللجنة بتذليل كافة الصعوبات والمشكلات مع الجهات المعنية التى كانت متراكمة فى الماضى ووفرت المناخ المناسب للعمل بجدية وإنسيابية.

.. ويبدو أن القرار الذى إتخذه السرساوى فى بداية الموسم بتغيير العبارة المقررة لسفر أول أفواج الحجاج بعد ما نلاحظ عليها بعض الملاحظات بعبارة أخرى .. لهو دليل قاطع بتنفيذ هذه الخطة التى تستهدف تنفيذ كافة أعمال التفتيش على العبارات بكل دقة ولا يسمح بإبحارها إلا بعد التأكد من سلامتها الكاملة.

«إفتتاح أحدث صالة حضارية»

.. وقد تزامن هذا الإحتفال الكبير بتوديع أول أفواج الحجاج بإفتتاح أحدث صالة زجاجية حديثة بالمنطقة بميناء بورتوفيق حيث أفتتح المهندس محمد منصور وزير النقل والسادة الوزراء الضيوف الصالة والتى تبلغ مساحتها 3600 متر مربع وتستقبل 4500 راكب فى آن واحد بما يعادل حمولة ثلاث عبارات.. وبلغت تكلفتها عشرة ملايين جنيه وقد إستمر إنشائها طوال الشهور العشرة الماضية.. حيث تعد الصالة الجديدة وملحقاتها ثمرة المرحلة الأولى لخطة تطوير الميناء التى تستهدف تحويله إلى ميناء تخصصى للركاب والسياحة ليضاهى بخدماته وموقعه موانى المنطقة.. حيث تتضمن خطة التطوير ثلاث مراحل متضمنة إنشاء رصيف سياحى ومارينا عالمية لسياحة اليخوت.




الصالة الزجاجية الحديثة بميناء بورتوفيق

«جاهزون للعودة»

.. هذا وأن موانى الهيئة فى حالة رفع إستعداد مستمر جاهزة لعودة الحجيج وإستقبالهم وإعلان حالة الطوارئ القصوى عبر موانيها من حيث رفع كفاءة الأرصفة وصالات الوصول وزيادة الإضاءة مع تواجد العاملين بالموانى بإستمرار على مدى الأربع وعشرين ساعة وكذلك تم رفع كفاءة العلامات الملاحية بهدف إدخال السفن إلى الرصيف ليلاً ونهاراً تفادياً لإنتظار السفن خارج الميناء هذا بجانب التنسيق التام مع الجهات المعنية لسرعة إنهاء الإجراءات فى أقل وقت ممكن مع توفير أتوبيسات مجانية لنقل الحجاج إلى التجمع بصالات الوصول مع العمل بنظام جديد لنقل الأمتعة والحفاظ عليها حتى تصل إلى أصحابها.. هذا وقد أمر رئيس الهيئة بتوفير كافة الخدمات الإنسانية للحجاج وتجهيز عربات الإسعاف لمواجهة أية حالات مرضية

.. فى نهاية الإحتفالية أثنى وزير النقل على المجهود الذى تلاحظ فى الأنشطة المختلفة داخل موانى البحر الأحمر وعلى القيادة الحكيمة التى تقود الدفة وتضع نصب أعينها الأهمية الإقتصادية والأمنية لتلك الموانى لتعود من جديد موانى مشرقة تتطلع إلى غد أفضل للصعود للعالمية.



الإحتفالية بتوديع أول أفواج الحجاج





Lloyd Triestino has a new name

يعلن خط ITALIA MARITTIMA S.p.a
عن بدء رحلاته الأسبوعية
من موانى الصين والشرق الأقصى مباشرة إلى الدخيلة

خدمة حاويات وحاويات مبردة (ADR SERVICE)

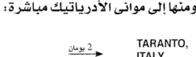







SHANGHAI	مباشرة	19 يوم
NINGBO		18 يوم
HONG KONG		16 يوم
YANTIAN		15 يوم
PTP		12 يوم

ومنها إلى موانى الأدرياتيك مباشرة:



DEKHEILA, EGYPT	مباشرة	2 يومان	TARANTO, ITALY
		4 أيام	RIJEKA
		6 أيام	TRIESTE
		7 أيام	KOPER

وذلك بدءاً من رحلة THOMAS MANN 0162-023W

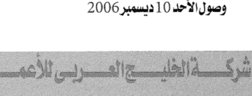
وصول ميناء الدخيلة السبت 16 ديسمبر 2006

كما سيتم نقل جميع خدمات الخط (IMS SERVICE)

إلى ميناء الدخيلة

وذلك بدءاً من رحلة STOCKHOLM 143-016

وصول الأحد 10 ديسمبر 2006

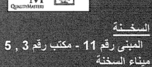
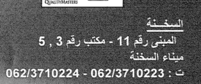




شركة الخليج العربى للأعمال البحرية والتجارة (جلف بدر)

www.gulfbadregypt.com








القاهرة:	الإسكندرية	بورسعيد	دمياط	السويس	السخنة
سيتى ستارز - المبنى الادارى 8	11 شارع حسين نوح - الحى اللاتينى	19 شارع الجبرتى - بورسعيد	مكتب رقم 307	33 شارع الشهداء	المبنى رقم 11 - مكتب رقم 3 , 5
الدور العاشر	ت : 03/4971200	ت : 066/3323995	المبنى الاستثمارى	السويس	ميناء السخنة
ت : 39--02/4801133	03/4971300	066/3327736	ميناء دمياط	ت : 062/3331824	ت : 062/3710223 - 062/3710224
ف : 02/4801132	03/4973501-2-3	066/3350290	ت : 057/290009	062/3338955	062/3710228
ف : 02/4801141	ف : 03/4971000	ف : 066/3233999	ف : 066/3233999	ف : 062/3331824	ف : 062/3710222

مباحثات مهمة لرشيد في باريس لدعم العلاقات الإقتصادية مع فرنسا



المهندس/ رشيد محمد رشيد

عقد المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة بالعاصمة الفرنسية باريس سلسلة من الإجتماعات المهمة مع المسئولين وكبار رجال الأعمال الفرنسيين لبحث تطوير وتدعيم العلاقات الإقتصادية بين مصر وفرنسا حيث شهد الإجتماع الأول للمجلس الرئاسى المصرى الفرنسى والذى شهدته كريستين لجارد وزيرة التجارة الخارجية الفرنسية ثم إلتقى الوزير مع السيد جين جاكيه رئيس الشركة الفرنسية لتصدير الحبوب وبحث معه الإستفادة من خبرة فرنسا فى إنشاء صوامع للحبوب فى مصر بجانب تطوير الموجود منها حالياً، كما إلتقى بالسيد الان فيرى رئيس إتحاد الصناعات الفرنسى وبحث معه سبل التعاون بين البلدين فى مجال نقل التكنولوجيا وتنمية المهارات الفنية للعاملين فى قطاع الصناعة المصرية وتحديث الصناعة المصرية خاصة فى مجالات تكنولوجيا المعلومات والمنسوجات والصناعات الزراعية والأثاث كما عقد لقاء مع السيد بن سيدون الرئيس التنفيذى لشركة بن سيدون وهى شركة رائدة لإدارة الأسواق فى باريس وبحث خلال اللقاء سبل الإستفادة من الخبرة الفرنسية فى تطوير وتحديث الأسواق ومحلات السلاسل فى مصر.

وأعلن الوزير خلال الكلمة التى ألقاها أمام المجلس الرئاسى المصرى الفرنسى أن العلاقات الإقتصادية بين مصر وفرنسا تزدهر من عام إلى أخر حيث زادت التجارة بين البلدين بنحو 41% خلال النصف الأول من العام الحالى ومن المتوقع أن تصل إلى 2.1 مليار يورو نهاية العام الحالى كما بلغت الإستثمارات الفرنسية فى مصر 4 مليارات جنيه.

ودعا الوزير خلال كلمته الشركات المصرية والفرنسية لعمل تحالفات من أجل زيادة التجارة البينية والإستثمارات المشتركة بين مصر وفرنسا كما دعا إلى توسيع مشاركة رجال الأعمال المصريين والفرنسيين فى إنشاء مشروعات مشتركة مشيراً إلى أن الحكومة المصرية تشجع جميع أشكال التعاون الإقتصادى مع فرنسا من خلال المشروعات والإستثمارات المشتركة وأوضح أن فرص التعاون مفتوحة ومتعددة بين مصر وفرنسا.

وأوضح الوزير أن سياسات الإصلاح فى مصر تعتمد على رؤية واضحة فى السعى نحو إقتصاد قوى ومنافسة عالية ومتكاملة مع الإقتصاد العالمى

ويشارك الوزير اليوم فى باريس فى ندوة حول الإصلاح الإقتصادى والفرص الإستثمارية بمصر كما يشهد توقيع أربع مذكرات تفاهم بشأن المنسوجات والصناعات الزراعية والأثاث وقال على موسى رئيس مجلس الأعمال المصرى الفرنسى أن المجلس سيقوم بالتنسيق مع الجانب الفرنسى لتحديد متطلبات وفرص التعاون فى مجالات التنمية الإقتصادية والثقافية بين البلدين

ثلاث إتفاقيات مع إتحاد الملابس الفرنسى

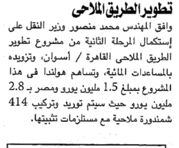
أعلن المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة أن مصر لديها العديد من الفرص الإستثمارية فى مختلف القطاعات وتمتلك حوافز صناعية وإستثمارية ودعا رشيد الشركات الفرنسية إلى الإستثمار فى مصر للإستفادة من الحوافز المتاحة للمستثمرين وأهمها الطاقة منخفضة التكاليف والبنية التحتية الجيدة والأراضى اللازمة للإستثمار الصناعى جاء هذا فى الكلمة الإفتتاحية التى ألقاها فى ندوة الإقتصاد المصرى نحو التطور التى عقدت بغرفة التجارة والصناعة بباريس .

شهد رشيد توقيع 3 مذكرات تفاهم مع إتحاد الملابس الفرنسى لإعداد برامج تدريبية للعمال والفنيين فى قطاع المنسوجات وتنظيم برامج تعليمية مشتركة بين هندسة القاهرة وجامعة روبابز الفرنسية فى مجال صناعة النسيج وتوقيع مذكرة تفاهم بين المجلس التصديرى للصناعات الخشبية ونظيره الفرنسى فى مجال التدريب ونقل الخبرة.



HMM

خطوط الهيونداى تضيف خدمة جديدة من بورسعيد



اللواء/ حاتم القاضى

صرح السيد اللواء/ حاتم القاضى رئيس مجلس ادارة مجموعة شركات كادمار وكلاء خط هيونداى للنقل البحرى بالحاويات عن بدء تشغيل خدمة جديدة من والى ميناء بورسعيد و موانىء اسيا (شنغهاى - نينجبو - زيمن - كوشينج - هونج كونج - يانتين - سنغافورة - جده) وكذا الى موانىء (ليفورنو - جنوة - فوس) بأوروبا فضلا على الخدمة المقدمة اسبوعياً من والى ميناء دمياط و الشرق الاقصى وأضاف سيادته ان من أولويات الخط الاهتمام بنقل الصادرات من المحاصيل الزراعية وذلك بتوفير الحاويات الثلاجة لخدمة المصدرين مع تقديم اعلى مستوى من الخدمات ومن المعروف ان خطوط الهيونداى هى احد أبرز الناقلين فى مجال النقل المبرد بالحاويات فى العالم، وعودة الخط الى مصر بهذه القوة من شأنه الاضافه المتميزة لتقديم هذه النوعية من الخدمة الأمر الذى أدى الى ترحيب المصدرين والعاملين بالمجال من وكلاء شحن وخلافه للعودة المتميزة لخطوط الهيونداى. بالأضافة الى الأفراد بخدمة تتبع الحاويات عن طريق استخدام الأنترنت من خلال الموقع الالكترونى www.hmm21.com

محطات وأخبار

تطوير الطريق الملاحى

وافق المهندس محمد منصور وزير النقل على إستكمال المرحلة الثانية من مشروع تطوير الطريق الملاحى القاهرة / أسوان، وتزويده بالمساعدات المائية، وتساهم هولندا فى هذا المشروع بمبلغ 1.5 مليون يورو ومصر بـ 2.8 مليون يورو حيث سيتم توريد وتركيب 414 شمندورة ملاحية مع مستلزمات تثبيتها.

مشروعان فى بورسعيد

وافق مجلس إدارة المنطقة الحرة العامة ببورسعيد برئاسة الدكتور مصطفى كامل محافظ بورسعيد على تخصيص مساحة 10 آلاف متر مربع بمنطقتى الحوض الجاف وأراضى الدريسة لإقامة مشروعين جديدين إحدهما برتغالى يعمل فى مجال الخدمات البترولية بإستثمارات 200 ألف يورو، ويوفر المشروع 200 فرصة عمل ، والمشروع الثانى مصرى يعمل فى مجال تجميع وتصنيع الأجهزة الإلكترونية والكهربائية بإستثمارات تصل إلى مليون دولار، ويتيح 500 فرصة عمل.

أقامة مشروع سياحى كبير

تم فى دبى بحضور الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء توقيع إتفاقية إقامة مشروع خليج "غاش" السياحى على ساحل البحر الأحمر التى تبلغ مساحته 220 مليون قدم مربع، وتصل تكلفته إلى مائه مليار جنيه، ويتضمن المشروع مدينة سياحية متكاملة تضم مارينا لليخوت وملاعب للجولف ومنتجعاً سياحياً وأحياء سكنية متكاملة بجانب مرافق ترفيهية من بينها حديقة خاصة بالمغامرات الرياضية .

خطورة تصدير النفايات

عقد مؤتمر الأطراف لأتفاقية بازل فى نيروبى حيث تمت مناقشة التعديلات المقترحة لنماذج الأخطار والنقل للنفايات الخطيرة عبر الحدود، وقد أكد المهندس ماجد جورج وزير الدولة للبيئة أن الإتجار غير المشروع فى النفايات الخطيرة وتصديرها والتخلص منها فى أراضى الدول النامية يعد جريمة ضد الإنسانية، وأشار الوزير إلى أهمية دراسة مقترح المنظمة البحرية الدولية الخاصة بالآلية القانونية الملزمة دولياً عند تحرك السفن متجهة للتفكيك أو التجريد، وأكد على خطورة النفايات على البيئة سواء تلوث المياه أو التربة والهواء، وتأثيرها الشديد على الصحة العامة، وخطورتها على حياة المواطن.

شعبة النقل البحرى فى بورسعيد



الأستاذ/ عادل اللمعى

أسفرت الدورة الأخيرة لإنتخابات شعبة النقل البحرى فى الغرفة التجارية ببورسعيد عن فوز محمد عبده اللمعى (عادل اللمعى) رئيساً وخالد عبد الملك إسماعيل أميناً لصندوق وأحمد شرف نائباً أول وطارق الفحلة سكرتيراً عاماً وعادل الشرقاوى وحسام ضرغام عضوين لمجلس الإدارة وأسرة تحرير المجلة تهنئ السادة الفائزين وتتمنى لشعبة النقل البحرى فى بورسعيد تحت قيادتهم كل تقدم وإزدهار

الإقتصاد المصرى بالأرقام

بقلم عبد السلام السيد أحمد

تعتبر الأرقام المرآة التى تعكس المستوى الإقتصادى للدولة ويمكن عن طريق الأرقام ودراستها معالجة وإصلاح مسار الإقتصاد والعمل على إزدهاره ولما كانت مصر فى طريق الإصلاح الإقتصادى والنهوض به فقد لجأت إلى طريق الإستثمار الذى أصبح لغة التقدم وتسعى جاهدة لزيادة فرص الإستثمار الأجنبى فيها ولذا فقد عقد أخيراً ملتقى القاهرة للإستثمار الذى شارك فيه ما يقرب من ألف مشارك من مصر و19 دولة عربية وأجنبية

ولأهمية هذا الملتقى فقد وجه الرئيس محمد حسنى مبارك رسالة ألقاها نيابة عن سيادته فى الملتقى الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء وقد تضمنت هذه الرسالة الوقائع بالأرقام حيث أكد الرئيس أن مصر على الطريق الصحيح بعدما إرتفع معدل النمو الإقتصادى فى عامين من 5.7% إلى 6.9% وزاد الإستثمار الأجنبى المباشر من مليارى دولار سنوياً إلى أكثر من ستة مليارات العام الماضى ويعتبر ذلك أعلى مستوى تحقق فى عام واحد وإرتفعت نسبة الإستثمار فى إنشاء مشاريع جديدة والتوسع فى القائم منها من 20% من حجم الإستثمار الأجنبى إلى 55% وزاد الإحتياطى من النقد الأجنبى فى البنك المركزى خلال ذات الفترة من 14 مليار دولار إلى أكثر من 26 مليار دولار كما زادت الصادرات العام الماضى بمعدل 34% وبلغت حصيلة عمليات طرح الشركات والأصول وحصص رأس المال المملوكة للدولة فى نهاية العام المالى 2006/2005 أكثر من 15 مليار جنيه كما بلغت هذه الحصيلة خلال الفترة من يوليو إلى نوفمبر 2006 حوالى 12.5 مليار جنيه وتم إستغلال هذه الحصيلة فى تطوير البنية الأساسية من طرق وموانى وخدمات نقل وصرف صحى ومياه ولذا فإن هناك تحسناً فى مناخ الإستثمار نجحنا فى تحقيقه خلال العامين الماضيين وسوف نحرص على مواصلة تطويره خلال الفترة المقبلة.



الرئيس المصري
محمد حسني مبارك

وأشاد الرئيس مبارك فى كلمته بالثروة البشرية التى تمتلكها منطقتنا العربية القادرة على صنع غد جديد ومستقبل أفضل وإمتلاكها قاعدة صناعية أخذة فى النمو والإتساع وسوقاً ضخمة لتجارة العالم وإستثماراته بجانب ما تمتلكه المنطقة من ثروات وإحتياطات كبيرة من البترول والغاز والمعادن تسهم فى نمو الإقتصاد العالمى وإستقراره وأشار الرئيس إلى أن الحكومة ستقوم هذا العام بعدد من مشروعات القوانين لتحقيق المزيد من تطوير مناخ الإستثمار فى عدة مجالات وتيسير إجراءات التقاضى فى المنازعات ذات الطابع الإقتصادى حماية للإستثمار وتشجيعاً لها

رئيس الوزراء المصري
أحمد نظيف

وأختتم الرئيس كلمته بأن سعينا لإجتذاب المزيد من الإستثمارات هو محصلة جهد منظم ودراسة موضوعية وتحديد دقيق لمجالات الإستثمار الواعدة فى مصر

العودة إلى الأرقام

أجتمع المجلس التنسيقى للسياسات النقدية برئاسة الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء حيث تم بحث التقارير التى تتعلق بالسياسات النقدية فكانت النتيجة زيادة معدل النمو الحقيقى فى الإقتصاد القومى بنسبة 7.1% خلال الربع الأول من العام المالى الحالى وتحقيق ميزان المدفوعات فائضاً كلياً بلغ حوالى 1.1 مليار دولار وتراجع العجز فى الميزان التجارى خلال الربع الأول من العام الماضى بنسبة 10% (3.2 مليار دولار) حيث وصل إلى 1.9 مليار دولار خلال الربع الأول من العام المالى الحالى ويرجع ذلك إلى زيادة الصادرات السلعية الغير بترولية بنسبة 53% مقابل زيادة الواردات بنسبة 10%

هذا وقد أصدر البنك المركزى بيان كشف عن:

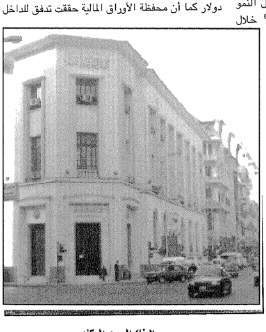
* تحقيق ميزان المدفوعات المصرى لفائض كلى بلغ 1.1 مليار دولار خلال الفترة من يوليو إلى سبتمبر من السنة المالية 2006/ 2007 مقابل 1.8 مليار دولار خلال نفس الفترة من السنة المالية السابقة.

* جاء الفائض الكلى المحقق فى ميزان المدفوعات نتيجة الفائض المحقق فى ميزان المعاملات التجارية والبالغ 1.4 مليار دولار وأيضاً نتيجة لصافى التدفق الداخل فى ميزان المعاملات الرأسمالية والمالية والبالغ 300 مليون دولار.

* تراجع عجز الميزان التجارى بحوالى 300 مليون دولار خلال الفترة التى تضمنها التقرير وأرجع البيان هذا التراجع إلى زيادة الصادرات السلعية بمعدل 34.2% لتبلغ حوالى 5.4 مليار دولار وبما يفوق معدل الزيادة فى الواردات السلعية التى زادت بنسبة 15.1% فقط حيث بلغت حوالى 8.4 مليار دولار وجاء إرتفاع الصادرات نتيجة لزيادة الصادرات غير البترولية بمعدل 53.1% وزيادة الصادرات البترولية بنسبة 17.5%

* بلغ الفائض المحقق فى الميزان الخدمى حوالى 3.1 مليار دولار وذلك إنعكاساً لإرتفاع المحصلات الخدمية بمعدل 14.3% (5.3 مليار دولار) وتراجع المدفوعات الخدمية بمعدل 9.8 % لتقتصر على حوالى 2.2 مليار دولار

* حقق الإستثمار الأجنبى المباشر فى مصر خلال الربع الأول من السنة المالية 2007/2006 صافى تدفق للداخل بلغ حوالى 3.2 مليار دولار مقابل 1.9 مليار دولار كما أن محفظة الأوراق المالية حققت تدفق للداخل



البنك المصرى المركزى

وصل إلى حوالى 37.9 مليون دولار مقابل 2.6 مليار دولار خلال نفس الفترة من السنة المالية السابقة.

كلمة أخيرة

لا أحد ينكر أن مصر تسير فى طريق الإصلاح الإقتصادى لتأكيد قدرتها على تحقيق التنمية البشرية والإجتماعية ولا تدخر وسعاً فى تقديم الفرص الكبيرة للنمو والإستثمار خاصة بعد قيامها بالإصلاحات الإدارية والجمركية والإقتصادية والمالية والضريبية التى تهم كل مستثمر فى ظل سياسة الرئيس محمد حسنى مبارك.

الدور الخفى لشركات الملاحة البحرية

مازال الحديث لم ينقطع عن شركات الملاحة البحرية ولكن أبعادها كانت ترتبط بجذور انهيار قطاع النقل البحرى الذى يحتاج إلى دراسة متكاملة يتم الإعداد لها فى مجال البحوث والدراسات، ولكن الأمر الذى يجب أن يظهر إلى النور من خلال الحديث الدائر عن شركة السلام وحادث العبارة السلام، هو مسئوليات شركات الملاحة ودورها بشكل عملى وعلمى وهذا البحث كان قد أعد قبل الحادث بشهور منذ أن انتهينا من كتاب التوكيلات البحرية وهو فى طريقه إلى الأسواق خلال العام القادم بإذن الله .
فشركات الملاحة البحرية يكتنفه الكثير من الغموض ترتب على ذلك سلبيات كثيرة، بالإضافة إلى تطرق العديد من شركات الملاحة إلى أنشطة مختلفة تجارية نتيجة التطور المستمر، والتقنية العالية والتكنولوجيا المتطورة، واتسع نشاطها وخاصة فى مجال الحاويات الذى اتسم بخصائص معينة، وبالرغم من أن عدد شركات الملاحة محدود فإن عمل شركات الملاحة فى مجال الحاويات بجانب محطات الحاويات التى إقتصر عملها على شحن وتفريغ الحاويات، وتعدد خطوط الحاويات على ساحة النقل البحرى العالمى تطور واتسع نشاطها، على أن النظر لدور شركات الملاحة لم تتناوله الأبحاث برؤية متكاملة لذلك فإن هذا المقال لإلقاء الضوء على أهم الجوانب للإنطلاق مزيد من البحوث والدراسات فى المستقبل.



بقلم/ عبد الحميد مرسى عنبر - المحامى بالنقض والدستورية العليا - عضو إتحاد المحامين العرب

شركات الملاحة

لم يتناول القانون البحرى رقم 8 لسنة 1990شركات الملاحة كهيكل تنظيمى (قانونى متكامل) بإعتباره شخص معنوى له ذاتية خاصة، وإنما تناول عناصر الشركات الأساسية من أشخاص والمعدات فتناول السفينة فعرفها فى المادة الأولى من القانون بالباب الأول: «(1) بأنها هى كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية، ولو لم تهدف إلى الربح. (2) وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها»، وأوضح الفقه بأن الملحقات كالحاويات جزء من سفينة الحاويات، كما أن اللاش جزء من سفن اللاش ثم أفرد بعد ذلك المالك والمجهز ثم إستغلال السفينة بالإيجار ثم عقد النقل البحرى .

وقد جمع القانون مقومات الشركة، كشركة تجارية بالإضافة إلى المعاونين من وكلاء ملاحين أو سماسرة أو عمال بحارة أو مقاولى شحن وتفريغ، وتأمين، وإنقاذ ... إلخ فكان شتات عناصر دون منهج يرتكز عليه سوى النشاط، وقد امتد ذلك القصور إلى نظام الحاويات.

فلم يخاطب المشرع فى القانون البحرى الشركات كشخصية مستقلة ولكن خاطب مالك السفينة والمجهز بصفة عامة سواء كان فرد أو شركة . ومع ذلك قامت وزارة النقل بوضع ضوابط لمزاولة أعمال تداول الحاويات فى المحطات أو الأرصفة من خلال القرار رقم 566 لسنة 2002 صادر فى 2002/10/9 ثم تعديل بعض نصوصه بالقرار رقم 520 لسنة 2003 الصادر فى 2003/11/26 خاطب شركات وليس الافراد مخالفاً منهج القانون البحرى بطلب مستندات على سبيل المثال لا الحصر عقد تأسيس الشركة، البطاقة الضريبية، السجل التجارى (زيادة رأس المال طوال تعديلات القرارات).

وخرج فى تنظيمه من فكرة الفرد إلى رحاب الشركات المنصوص عليها فى قانون التجارة الصادر 1883 الذى أقر العمل به قانون التجارة الحديث رقم 17 لسنة 1999 حيث قررت المادة 19 بأن «الشركات التجارية المعتبرة قانوناً ثلاث أنواع: شركات التضامن، الثانى شركة توصية، النوع الثالث شركة مساهمة» وصدر قانون خاص لشركات المساهمة رقم بالقانون 159 لسنة 1981 بشأن قانون شركات المساهمة وشركات التوصية بالأسهم والشركات ذات المسئولية المحدودة ولائحة التنفيذية له ثم التعديلات التى حدثت سنة 2005.

أياً ما كان الأمر، فإن المشرع فى مجال قانون التجارة البحرى لم يكن فى خلده تنظيم النقل البحرى من خلال شركات بل نهج الأسلوب القديم والمعتاد فى مخاطبة الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين على السواء من مالك ومجهز ومشغل للسفينة، ووضع قواعد لتسجيل السفن وأسلوب الرهن العقارى على السفن، ثم جاء واضع القرارات الوزارية إلى مخاطبة الشركات فى مختلف المجالات البحرية بل حصر العمل من خلال شركات بطلب مستندات لا يمكن أن يباشرها الشخص الطبيعى وبالتالى فإن استقرار فكرة الشركات التجارية فى مجال العمل البحرى والكيانات الكبيرة هى الأقرب إلى النواحى العملية ولكن البعض يتساءل عن الفارق وأثر ذلك على العمل البحرى فى المجالات المختلفة.

ولكن قبل أن نوضح أثر ذلك لابد أن نوضح الفرق بين مخاطبة شركة الملاحة البحرية كشخص معنوى وبين مالك السفينة كفرد أو مجموعة أفراد.

تناول القانون التجارى البحرى فى الباب الثانى أشخاص الملاحة البحرية وجاء فى الفصل الأول المالك والمجهز.

تحديد المسئولية القانونية:

جاء فى نص المادة 80 بأنه يسأل مالك السفينة أو مجهزها مدنياً عن أفعال الربان، والبحارة، والمرشد، أو أى شخص آخر فى خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها، كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التى يبرمها فى حدود سلطاته القانونية.

من هنا نستطيع أن نحدد مسئولية مالك السفينة أو المجهز وبالتالى دور شركة الملاحة البحرية وبالتالى المسئول القانونى وهو رئيس مجلس الإدارة والمدير التنفيذى المسئول وفقاً لتحديد السلطات وفقاً للائحة.

من هنا نستطيع أن نحدد مسئولية مالك السفينة أو المجهز وبالتالى دور شركة الملاحة البحرية وبالتالى المسئول القانونى وهو رئيس مجلس الإدارة والمدير التنفيذى المسئول وفقاً لتحديد السلطات وفقاً للائحة الشركة التى يتم إعتمادها من مجلس الإدارة أو الجمعية العمومية إذا كانت شركة مساهمة وتنحصر فى المسئولية المدنية دون المسئولية الجنائية.

المسئولية المدنية

كان من الطبيعى للقانون وهو يخاطب مالك السفينة أن يحدد المسئولية المدنية من خلال دوره كرب العمل وعلاقاته بالتابعين له كالربان والبحارة والمرشد ويبرز دور مجهز السفينة سواء كان مالك للسفينة أو مؤجرها فهناك تعارض فى مجال مشارطات الإيجار لمن يصدرها كشركة أو شخص طبيعى.

فهناك تناقض واضح بين موقفين متعارضين الأول: عند التحاسب مع ملاك سفن أجنبية عند التوقيع على مشارطة إيجار لشركة مصرية أو مشغل مصرى مستأجرة لسفينة ترفع العلم الأجنبى يتم محاسبتها بالجنيه المصرى ، بينما الثانى السفينة المصرية أى التى ترفع العلم المصرى عند تشغيلها من قبل أجنبى بالخارج يتم محاسبتها بالدولار لأن العبرة بالمشغل وليس علم السفينة وهو المنصوص عليه فى القرارات الوزارية فى جميع الموانئ المصرية والمعروف بالمستخرج الثالث فى شأن تعريفة الرسوم والخدمات بمحطة الحاويات ... للتحاسب مع ملاك السفن الأجنبية والسفن المصرية التى تتعامل من الناحية النقدية معاملة السفن الأجنبية.

هذا المستخرج الثالث فى جميع القرارات الخاصة بالتحاسب مع ملاك السفن الأجنبية يتم تعامل السفينة المصرية التى تعمل فى الموانئ المصرية باعتبارها أجنبية لأن العبرة بالمشغل.

فإذا كانت العبرة بمقر الشركة المستأجرة أو المؤجرة وتعمل السفينة بالموانئ المصرية، فليس هناك مخالفة للإتفاقية الدولية لأن شرط العلم المرفوع فى مجال سيطرة السفينة فى البحر العالى وأن يكون لها هوية وليس الإخلال بقوانين التى تبسطها الدولة على أرضها ومنها السفن المصرية التى يتم تأجيرها لأجنبى يتم التعامل معها على أنها مصرية ليس لأنها ترفع العلم المصرى ولكن لأن مركز نشاط المؤجر فى مصر والسفينة المصرية تعمل فى الموانئ المصرية معاملة بالمثل للمستأجر المصرى الذى يؤجر سفينة أجنبية ترفع علم أجنبى يتم التعامل معها بالمثل بموجب مخاطبة المشرع للشركة كشخص معنوى وليس لمالك السفينة وهو دور أساسى وفعال فالعبرة فى قانون الشركات بالمركز الرئيسى للشركة وفروعها التى تعمل على أرض مصر.

من هنا جاءت أهمية ظهور الشركات الملاحية فى القانون التجارة البحرى كشخصية معنوية تمارس نشاطها التجارى فى إطار قانون التجارة والشركات مرتبطة بالقرارات الوزارية التى تخاطب الشركات وليس الأفراد فى جميع قراراتها فيكون هناك تكامل بين القانون البحرى وقرارات وزارة النقل البحرى .



عن مجلة BIMCO BULLETIN AUG 2006

قرأت لك

تطور أسعار بناء السفن فى العالم

عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل



إن الطبيعة الدوارة للطلب على بناء السفن والعرض فى قدرات بناء السفن فى العالم، ينتج عنها صورة صعبة جداً لأسعار بناء السفن. لذلك فإن شركات بناء السفن وملاك السفن يجدون صعوبة كبرى لتخطيط أعمالهم للمستقبل. ولهذا فإن المحاولات النظرية والعملية للتحليل والتنبؤ بأسعار بناء السفن الجديدة يتم مناقشتها هنا إستناداً إلى الخبرات والمحاولات العديدة على مرّ السنين لوضع شكل وقالب لسوق بناء السفن. وهذا العمل مستمر، لأن النتائج المستخرجة حتى الآن تظهر أن الحل النهائى لا يمكن التوصّل إليه، وذلك لإستمرار التغييرات الهامة فى العالم مثل تطوير صناعة بناء السفن فى الصين.

خلفيّة

إن أسعار بناء السفن الجديدة تعنى أسعارها فى السوق العالمى بالدولار الأمريكى للسفن العادية، التى تُبنى وفق مواصفات نمطيّة، فى ترسانات نوعيّة، وتُسلم لأصحابها فى خلال المدة المعتادة، وبالشروط العادية لدفع تكاليف بنائها. وأى خروج عن هذه الشروط قد ينتج عنه إرتفاع أو إنخفاض فى الأسعار. وبالطبع، تختلف أسعار بناء السفن الجديدة حسب نوع وحجم السفينة، وبالتالى تسهل معرفة التطور فى الأسعار من خلال جداول. وهذه الجداول تم التوصل إليها وتشمل أنواع سفن نقل البضائع ذات الأحجام المتوسطة والكبيرة.

ومن خلال هذه الجداول، تُشير التطورات منذ سنة 1967 إلى حدوث إرتفاع فى أسعار بناء السفن من منتصف الستينيات إلى سنة 1990 مُتأثرة بدورة قوية للعرض والطلب، صاحبها إنخفاض شديد فى الأسعار بنسبة 50% ثم تلى ذلك صعود وإرتفاع بنسبة 100%. وبعد ذلك جاءت فترة إنخفاض فى الأسعار سنة 1991 وإستمرت 7 سنوات وصلت إلى أدناها سنة 1998. ثم تلى ذلك فترة إستقرار فى الأسعار من سنة 1998 إلى سنة 2002 وبعدها بدأت الأسعار فى الإرتفاع من سنة 2003 بلغت ذروتها فى مايو سنة 2006. ومن أهم العوامل المؤثرة فى أسعار بناء السفن الجديدة هو أن تقييم أسعار بناء السفن وبيعها يتم بالدولار الأمريكى، أما معظم تكاليف بناء السفن فيكون بالعملات المحلية فى الدول التى تقوم ببنائها والتى قد لا ترتبط عملاتها بالدولار الأمريكى. لذا فإن جداول الأسعار بالدولار الأمريكى يتم تحويلها إلى ألين Yen والون Won واليورو Euro حسب معدّل تداول أسعار تبادل العملات، كما أن جداول الأسعار يتم تقييمها مع ملاحظة حصة المكونات والأجهزة التى تُستورد من الدول الأخرى واللازمة فى بناء السفن محلياً. كما تظهر الجداول أن أسعار بناء السفن أو تكلفة إنتاجها تتجه إلى الهبوط عندما ينتقل بنائها إلى دول فيها أجور العمال قليلة نسبياً.

وجانب آخر فى تقدم صناعة بناء السفن هو أن ترسانات بناء السفن فى كوريا الجنوبية أصبحت أكبر من معظم الترسانات فى العالم، وأن ترسانات بناء السفن فى الصين يُنتظر أن تصبح أكبر من تلك التى فى كوريا الجنوبية أى أن العرض والقدرة فى طاقة بناء السفن فى العالم فى نموّ وزيادة.



العوامل المؤثرة فى أسعار بناء السفن

إن بناء السفن صناعة ناضجة، بما يعنى أن أسعار السفن تتأثر كثيراً بتكاليف الإنتاج. وهذه التكاليف تعتمد على أجور العمالة المحلية ومستويات المعيشة فى الدولة التى تُبنى فيها السفن، إلى جوار تكلفة إستيراد المواد والأجهزة والمعدات من الدول الأخرى والتى غالباً ما يكون سعرها بالدولار الأمريكى. وهذا يعنى أن أهم العوامل المؤثرة هى التكاليف المحلية للترسانات بما فى ذلك الحصة الإستيرادية من مُستلزمات الإنتاج، وكذا معدل أسعار تبادل العملات المحلية فى مقابل الدولار الأمريكى.

كما أن الصناعة الناضجة تتأثر بشدة بالحركة الدوارة بين الطلب على السفن والعرض بتوافر قدرات بناء السفن. وبإعتبارها سوقاً عالمية ومفتوحة، فإنه يجب مراعاة التوزيع الجغرافى لترسانات بناء السفن فى العالم. وأخيراً فإن الأزمات والمنافسات التى تمر بها صناعة النقل البحرى وصناعة بناء السفن تجعل معظم الحكومات مضطرة لتقديم الدعم المادى لشركات بناء السفن فى بلادها.

وعلى هذا يمكن القول بأن العوامل المؤثرة فى أسعار بناء السفن هى :

1- تكاليف الإنتاج المحلية

لا توجد المعلومات الكافية عن تكاليف الإنتاج فى معظم الدول، ومن الصعب تقديرها. لذا يتم إستخدام نموذج حسابى لتقدير مستويات التكاليف فى كل دولة أو منطقة تُبنى فيها السفن وهى اليابان وكوريا الجنوبية والصين وأوروبا الغربية. والتغييرات فى التكاليف تعتمد على التغيرّ فى سعر الصلب المستخدم فى بناء السفن وفى حصة المكونات المستوردة من الدول الأخرى وفى معدّل سعر العملات بالنسبة للدولار الأمريكى وأخيراً التطويرات والتحسينات فى قدرة الإنتاج المحلى.

وأول شىء هو إظهار تكاليف الإنتاج المحلى بعملة البلد المنتج دون حساب تكاليف إستيراد المكونات اللازمة من الدول الأخرى. ويُلاحظ أنه فى الفترة من سنة 1985 إلى سنة 2005 إستمرت الزيادة فى تكاليف بناء السفن فى دول غرب أوروبا. أما فى المناطق أو الدول الثلاثة الأخرى، فإن التكاليف مالت إلى الإنخفاض. والسبب الرئيسى لذلك هو زيادة تكاليف الإنتاج فى دول أوروبا الغربية مع تطوير وتحسين الإنتاج فى الدول الآسيوية، أما تأثير زيادة أسعار الصلب عالمياً فإنه ظهر فقط سنة 2004 وسنة 2005.

والزيادة المفروضة فى الإنتاج ليست ثابتة وإنما تتغير فى كل دولة أو منطقة. وتشير النتائج إلى زيادة التكاليف فى ترسانات أوروبا الغربية بحوالى 35% فى المدة من سنة 1986 إلى سنة 2005. كما أن الترسانات فى الصين شاهدت إرتفاعاً فى تكاليف الإنتاج حتى سنة 1995 نتيجة التضخم الكبير الذى شاهدته البلاد فى هذا الوقت، ولكن مع مرور الزمن قل التضخم وتحسّن الإنتاج وتحول الإرتفاع فى التكاليف إلى إنخفاض.

وأيضاً شاهدت ترسانات كوريا الجنوبية إرتفاعاً فى تكاليف الإنتاج نتيجة الزيادة الطارئة الكبيرة فى الأجور ثم إستقر الوضع وبدأ تحسين الإنتاج فإنخفضت تكاليف الإنتاج. أما تكاليف الإنتاج فى اليابان فإنها انخفضت بحوالى 25٪ نتيجة لزيادة الإنتاج وإنخفاض التضخم هناك.

2- حجم الحصة الإستيرادية

إن الدراسة تأخذ فى الحسبان أن الدول المبتدئة فى بناء السفن عادةً ما تحتاج إلى إستيراد المواد والمكونات اللازمة لبناء السفن مثل الماكينات الرئيسية والماكينات المساعدة والموتورات والأجهزة الكهربائية والالكترونية والمضخات والصمامات والقيزانات ... الخ. وهذه المكونات عادة ما تُشترى بالدولار الأمريكى بأسعار السوق العالمية. وبالتالى فإنه كلما زادت الإستيرادات زادت تكاليف البناء. كما أن زيادة الإستيرادات قد تؤثر على قيمة العُملة المحلية فى مقابل الدولار الأمريكى. لذا فإن تلك الدول تسعى إلى زيادة إعتمادها على نفسها كلما أمكنها لكى تقلل من إعتمادها على إستيراد المواد والأجهزة من الخارج بالدولار الأمريكى.

وخلال السنوات العشر الماضية، حاولت معظم الدول الحديثة فى بناء السفن إنتاج المكونات والأجهزة المعقدة والمتطورة محلياً عن طريق جذب الخبراء الأجانب وإستيراد المواد الخام فقط من الخارج. وفى المقابل قامت الدول الصناعية الكبرى بالمنافسة وذلك بمحاولة تشجيع زيادة الحصة التصديرية من هذه المكونات إلى الدول ذات الأجور المنخفضة بتقديم التسهيلات فى الدفع، بالإضافة إلى تحسين وتطوير المكونات لكى تمتنع الدول الحديثة عن إنتاجها محلياً لديها.

3- معدلات تبادل العملات

إن أسس تكاليف الإنتاج المحلى يتم تحويلها إلى أُسس دولارية، ثم يتم تصحيحها طبقاً لحجم الحصة الإستيرادية بإعتبار أن تكاليف الإستيرادات تكون بالدولار الأمريكى. ولمقارنة أسس التكلفة فى كل بلد أو منطقة فإن الموقف النسبى لأساس تقديره هو سنة 1999. فإذا أخذنا مستوى التكاليف للترسانات اليابانية كمقياس، فإن التكاليف فى ترسانات كوريا الجنوبية تكون أقل بنسبة 10% وتكون فى ترسانات الصين أقل بنسبة 20%. أما التكاليف فى ترسانات أوروبا الغربية فإنها تكون أكثر بنسبة 15%. مع العلم بأن هذه الأرقام لا يدخل فى حسابها المنح التى تقدمها الحكومات لترساناتها ولكنها تعكس التكاليف الحقيقية للإنتاج.

ومن المفارقات أن ترسانات كوريا كانت أضعف منافس لليابان من سنة 1985 إلى سنة 1995 وكانت منافساً ضعيفاً لترسانات أوروبا الغربية من سنة 1996 إلى سنة 1997 لما أصاب البلاد من تضخم وضعف إقتصادها. كما أن ترسانات أوروبا الغربية كانت تشكو من عدم العدل فى المنافسة، فقد قلت المنح الحكومية فى دول أوروبا الغربية من 98% 1987 إلى 9% فقط من 1992 إلى 2000. وقد تأثرت الترسانات الكورية بالأزمة الآسيوية 1997 و 1998 التى نتج عنها خفض العملة الكورية الـ WON مقابل الدولار الأمريكى بنسبة 100% فى نهاية 1997 ثم عوضت الخفض إلى 30% هذا إلى جوار تحسين وتطوير الإنتاج مما أدى إلى تخفيض تكاليف الإنتاج هناك بنسبة 40%.

ومنذ 1998 كان هناك ما تتميز به الترسانات فى كوريا

تابع تطور أسعار بناء السفن فى العالم

والصين بأن صارت تكاليف الإنتاج فيها أقل من أى بلد آخر. فالتحسينات التى أدخلت عليها منذ 1998 أدت إلى المزيد من تقليل التكاليف حتى جاءت الزيادة الكبيرة فى أسعار الصلب العالمية وخفض العملة الكورية مقابل الدولار الأمريكى فزادت تكاليف الإنتاج بنسبة 16% عن 1992.

وتبدو أن تكاليف الإنتاج فى الترسانات الصينية أقل من ترسانات الدول الأخرى. على أن تقدير التكاليف فى الترسانات الصينية غير مؤكدة. فالإرتفاع الكبير فى تكاليف الإنتاج فيها من 1985 إلى 1995 كان بسبب تخفيض العملة الصينية YUAN بنسبة 200% فى مقابل الدولار الأمريكى فى هذه الفترة وبعد 1995 بدأ الإستقرار فى سعر تبادل العملات مع الدولار الأمريكى وإنخفضت تكاليف الإنتاج هناك.

أما مؤشرات تكلفة الإنتاج فى الترسانات الأوروبية واليابان بالدولار الأمريكى، فقد شاهدت إنخفاضاً حتى قاربت أسعار الإنتاج فى كوريا والصين، وحتى إرتفع سعر اليورو EURO مقابل الدولار والين YEN فصار الفارق بين تكاليف الإنتاج بين أوروبا واليابان 71% منذ 2003 والفارق بين اليابان وكوريا 5% وبين كوريا والصين16%.

4 - قدرات بناء السفن

إن أوضح عامل لزيادة الطلب على تحسين قدرات بناء السفن هو معدل طلبات بناء السفن الجديدة ولكن بسبب المدة اللازمة لتسليم السفينة الجديدة إلى أصحابها بعد إنتهاء بنائها فإن هناك عوامل أخرى يمكن إعتبارها. فلكى تحافظ ترسانة بناء السفن على جدول مواعيد معقول للإنتهاء من بناء السفن فإنه يجب عليها توفير القدرة على أن تغطى عمليات الإنتاج لمدة لا تقل عن سنتين قادمين أى أن على الترسانة أن تلتزم بالتعاقدات لمدة سنتين قادمين بتوفير القدرات اللازمة لذلك وكلما زادت المدة التى تستطيع الترسانة أن تغطى فيها قدرتها على العمل فى بناء السفن فإن ذلك ينعكس على أسعار بناء السفن فيها وكذلك إذا تعددت الترسانات وزادت قدراتها فإن التنافس بينها يؤدى إلى تخفيض أسعار بناء السفن.

5 - الطلب على بناء السفن

أما بالنسبة إلى الطلب العالمى على بناء السفن الجديدة فإن ذلك يعتمد على قرارات ملاك السفن بالإستثمارات والتى تعتمد على وجود العروض التجارية ولعل ما يهم كل مالك للسفن هو أن لا يدفع ثمناً لسفينة جديدة أكثر مما يدفعه أى مالك آخر كما أن ملاك السفن لن يدفعوا ثمناً عالياً لشراء سفينة جديدة إلا إذا أتيحت لهم فرصة الحصول على دعم مناسب من حكوماتهم.

6 - الدعم الحكومى

إن هذا الموضوع يصعب تداوله نظرياً وعملياً وكان موضوعاً للبحوث لمدة سنوات وخاصة بالنسبة للتنافس القوى بين دول الإتحاد الأوروبى وكوريا الجنوبية حول أسعار بناء السفن وأساساً فإن الهدف من الدعم هو إعطاء الترسانات الباهظة التكاليف الفرصة للمشاركة فى المنافسة فى السوق العالمية.

النموذج النظرى لتقدير أسعار بناء السفن

إن النموذج النظرى لتقدير أسعار بناء السفن الجديدة هو بالنظر إلى معامل العرض والطلب. وبالنسبة إلى العرض فإنه يتم بتجميع المعلومات عن ترسانات بناء السفن التى لها أهمية تنافسية ومعرفة أسعار البناء بالدولار الأمريكى للطن G.T، ولكن ذلك يكون صعباً لقلة المعلومات وسريتها، وأيضاً لكثرة التغييرات فى تطوير إمكانيات الترسانات فى العالم وكذا التغيرات فى أسعار تبادل العملات العالمية.

النموذج العملى لتقدير أسعار بناء السفن

وذلك بإستعراض أسعار بناء السفن الجديدة فى كل من اليابان وكوريا الجنوبية وأوروبا الغربية من سنة 1986 إلى سنة 2005، مع ملاحظة أن إنخفاض أسعار بناء السفن يكون لقلة الطلب على بناء سفن جديدة، وكذلك أن إرتفاع الأسعار يكون بزيادة الطلب العالمى على بناء سفن جديدة. ويُلاحظ عدم إدخال الصين فى هذا الإستعراض نظراً لعدم القدرة على التحقق من تقديرات التكلفة الحقيقية هناك. إلا أن ذلك لن يستمر طويلا لأن أهمية الصين فى بناء السفن الجديدة بدأت تنمو بسرعة فى هذا المجال.

التنبؤ بأسعار بناء السفن الجديدة فى المستقبل

إن التنبؤ بسوق بناء السفن الجديدة له تحديات رئيسية وهى القدرة على :

1– تطور تكاليف البناء.
2– حركة معدل تبادل العملات.
3– أحوال السوق من طلبات بناء السفن وقدرات الترسانات فى العالم.

وللتنبؤ بأسعار بناء السفن للسنوات الخمس القادمة، لابد من وضع تصوّر للتطور الإقتصادى العالمى، لكن من الصعب التنبؤ بالتطور فى معدل تغيير العُملات.

هذا، وتشير الأوضاع الحالية إلى وجود بطء فى نمو الإقتصاد العالمى والتجارة عبر البحار. كما أن هناك الكثير من السفن الجديدة التى يتم بنائها وتُسلم لأصحابها، بعد فترة الزيادة الكبيرة فى طلبات بناء السفن فى الأعوام الماضية. ثم إن قدرات الترسانات حول العالم فى بناء سفن جديدة فى زيادة مستمرة (من 34 مليون طن G.T إلى ما يُنتظر أن يصير 42.5 مليون طن G.T سنة 2010).

كما يبدو أن طلبات بناء سفن جديدة ستقل فى المستقبل القريب – خلال سنة 2007 و سنة 2008 – لوجود الكثير من السفن فى السوق العالمى. هذا ويُنتظر أن يؤدى ذلك الوضع إلى زيادة فى أسعار بناء السفن الجديدة فقط سنة 2008 مع إعتبار ثبات سعر تبادل العُملات العالمية.

أما أى زيادة فى طلبات بناء السفن الجديدة، فإنه سيؤدى إلى الإستقرار فى الأسعار.

محطات وأخبار

القمة العالمية للسياحة والسفر

تستضيف العاصمة البرتغالية لشبونة القمة العالمية للسياحة والسفر التى ينظمها مجلس السياحة والسفر العالمى، وذلك فى الفترة من 10 إلى 12 مايو 2007، وتعتبر هذه فرصة مميزة لكى يجتمع مسئولُ السياحة فى دول العالم مع صانعى القرار فى القطاع الخاص لرسم مستقبل صناعة السياحة والسفر.

الإنفاق السياحى فى العالم

جاء بأحدث إحصاءات منظمة السياحة العالمية أن إجمالى الإنفاق العالمى على السياحة عام 2005 وصل إلى 680 مليار دولار، وكانت ألمانيا الأولى بالنسبة للمنفقين الكبار على السياحة التى أنفقت من خلالها حوالى 72.60 مليار دولار، وجاءت بعدها الولايات المتحدة بمبلغ 69.2 مليار دولار، ثم بريطانيا 59.6 مليار دولار، واليابان 37.5 مليار ، وفرنسا 31.2 مليار، وإيطاليا 22.4 مليار، والصين 21.8، وكندا 18.4 وروسيا 17.8. وإحتلت هولندا المركز العاشر بمبلغ 16.2 مليار، وبالنسبة للدول العربية كانت دولة الإمارات فى المرتبة 26 بجملة إنفاق 5.3 مليار دولار، ثم الكويت فى المركز 30 (4.3 مليار دولار) والسعودية فى المركز 31 (3.8 مليار دولار) ولبنان فى المركز 35 (3.2 مليار).

كشف أسرار الهرم الأكبر

أشرف الدكتور زاهى حواس أمين عام المجلس الأعلى للآثار على الربوت (الإنسان الآلى) الذى سيقوم بكشف أسرار الهرم الأكبر فى شهر فبراير المقبل، حيث تفوق الربوت الخاص بالفريق المكون من علماء جامعتى مانشستر وهونج كونج على نظيره الخاص بعلماء الجامعة الوطنية بسنغافورة، وسيضم فريق العمل الذى يشرف على هذه التجربة العالم الجيولوجى فاروق الباز وعالم الآثار الدكتور على رضوان وفريقاً من المهندسين المصريين برئاسة الدكتور سمير شاهين عميد هندسة القاهرة.

مصر وسياحة الكوريين

صرح دال هوجونج سفير كوريا الجنوبية فى القاهرة بأنه من المتوقع أن يتعدى عدد السياح الكوريين إلى مصر 50 ألف سائح بنهاية العام الجارى، وأشار السفير إلى حرص حكومة سول على تعزيز تعاونها وعلاقتها مع مصر فى جميع المجالات خاصة الثقافية والإقتصادية.

تمويل ألمانى لمشروعات مصرية

تقدم ألمانيا خلال العامين القادمين معونة قدرها 190 مليون يورو لتمويل مشروعات مصرية فى مجالات البيئة والتعليم الفنى والرى والطاقة الجديدة والمتجددة، وقد صرح بيرند إيرابل سفير ألمانيا بالقاهرة بأن بلادة على إستعداد لتقديم كل الدعم لمصر مادياً وفنياً لإقامة وتطوير المشروعات التى يكون لها التأثير على رفع مستوى معيشة المواطنين المصريين خاصة مشروعات حماية البيئة وأنظمة الرى المتطور والتعليم الفنى، كما سيتم تقديم معونة مالية من بنك التعمير الألمانى لتمويل دراسات الجدوى لأكبر مشروع لتوليد الطاقة الكهربائية من الرياح بمنطقة جبل الزيت بالبحر الأحمر.

الأديب الشاعر / أيمن عز الدين

ليه نستعجل ونقول أن أحنا لبعض
أحسن نستنى شوية لحد مانعرف بعض
لا الوقت هيسرقنا .. ولا أحنا مرغمين
خلينا نبدأ حياتنا .. وأحنا مش خايفين

يمكن نكون بنتجمل وكل واحد بيدارى عيوبه
وأنا وأنت بنتخيل أن التانى هوة حبيبه
ليه ... ليه نستعجل
لا الوقت هيسرقنا .. ولاأحنا مرغمين
خلينا نبدأ حياتنا .. وأحنا مش خايفين

....

صدقنى أنا مش ببعد انا عايزة أقرب أكتر
بس خايفة دلوقتى أغلط الأقينى فى غلطة أكبر
ليه ... ليه نستعجل
لا الوقت هيسرقنا .. ولاأحنا مرغمين
خلينا نبدأ حياتنا .. وأحنا مش خايفين

ملحوظة: حصل هذا الأديب الشاعر على العديد من الجوائز من الجمعيات والمنتديات الثقافية.

شكل يوضح الأنواع المختلفة من المدفعيات المـ
للطائرات المتطورة على الوحدات البحرية

تأثير التقدم العلمى والتكنولوجى على تطوير الأسلحة

إعداد لواء بحرى أح / محمد يسرى قنديل

يخطو التقدم العلمى والتكنولوجى خطوات واسعة فى سباق علمى نحو التطوير فى الوحدات والأجهزة والمعدات البحرية وكذا الملاحة البحرية والبحث والإنقاذ، ويتجلى هذا التقدم فى التطبيقات العسكرية على نظم التسليح الحديثة.

أولاً : اتجاهات التطور فى أسلوب بناء الوحدات.

1 – تقليل السطح الرادارى المكافئ لتطبيق مفهوم الإخفاء فى بناء الوحدات وذلك بإلغاء البروزات على الأسطح الخارجية وبناء المنشآت بزوايا حادة مع تصنيع البدن من سبائك خاصة (اللدائن الصناعية).

2 – إستخدام مواد طلاء مطاطية من نوع خاص لامتصاص الإشعاعات الكهرومغناطيسية الساقطة على البدن.

3 – صغر حجم الهوائيات على الأسطح والصوارى مع الإكثار من استخدام الهوائيات كجزء من منشآت الوحدة.

4 – تطوير أنظمة الدفع بالاتجاه إلى نظام التربينات الغازية لزيادة سرعة السفن وزيادة قدرتها على المناورة والتفادى للصواريخ السطحية الموجهة.

5 – تقليل المنشآت الخارجية بوضع قوازف الصواريخ سطح سطح والصواريخ سطح جو (التى تم تحويلها من قوازف أفقية إلى رأسية) والطوربيدات والمدفعية داخل بدن السفينة لتقليل البصمة الرادارية.

6 – تقليل حجم الضوضاء الناتج عن الماكينات والمعدات الميكانيكية و الأنبعاثات الحرارية بعزل القطاعات الخاصة بالماكينات بمواد عازلة، وخروج العدم من فتحات تحت خط الماء إثناء الإبحار.

7 – إضافة أسطح طيران للوحدات لإستقبال الطائرات الهليكوبتر بما يسمح بحمل طائرة أو طائرتين للإستخدام فى التهديف خلف الأفق.

8 – شمل التطور أيضاً وسائل الدفع النووية ولكن استخدامها يتطلب تقدم تكنولوجى عالى وتكلفة اقتصادية عالية بالإضافة الى مخاوف الدول من مشاكل التلوث النووى الناتج من الإستخدام مما أدى الى رفض بعض الدول رفض أستقبال السفن ذات الدفع النووى فى موانيها.

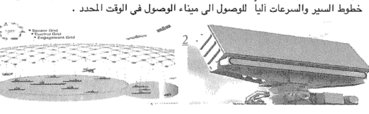
ثانياً : التطور فى الأجهزة والمعدات البحرية.

1 - التطور فى الأجهزة والمعدات الملاحية والرادارات الملاحية :

أ- أصبحت الرادارات المستخدمة فى الوحدات البحرية لها القدرة على تتبع الأهداف المكتشفة واستخراج عناصر حركتها، وظهر بلوغ أعلى صور التطور للرادارات بإنتاج رادارات أنزار جوى ثلاثية الأبعاد (مسافة – إتجاة – إرتفاع) للهدف وبخاصية القفز الترددى وبمدى إكتشاف بعيد وقدرة خرج للإشعاعات قليلة، والتى يصعب الإعاقة عليها ألا بالإعاقة على النطاق بالكامل التى تعمل فيه وهذا يتطلب معدات وأجهزة وقوة خرج كبير للإعاقة عليها، وتم زيادة فعاليتها بربطها بمنظومة القيادة والسيطرة.

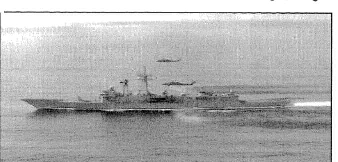
ب- أصبح من السهل إيجاد موقع السفينة فى أى وقت وبسرعة عالية وبنسبة خطأ (±1متر)، وذلك بواسطة منظومات الأقمار الصناعية (DGPS) أو منظومة (MICRO FIX) التى تعمل بثلاث وحدات إرسال وإستقبال توضع على الساحل ووحدة إستقبال على الوحدة البحرية.

يمكن الآن بواسطة الخرائط الالكترونية وضع مخطط الإبحار للوحدة من منطقة المغادرة الى منطقة الوصول بالسرعات المطلوبة بواسطة أجهزة الحاسب الألى، والتى تقوم بتصحيح خطوط السير والسرعات آلياً للوصول الى ميناء الوصول فى الوقت المحدد.



منظومة الأقمار الصناعية

رادار إنذار جوى حديث
(MICRO FIX)



مدمره طراز بيرى مسلحه بعدد (2) طائره هليكوبتر مكافحه غواصات

- التطور فى وسائل الأكتشاف تحت الماء :

1 – يتم التطور فى أجهزة الاكتشاف تحت الماء مثل السونار بتغير تركيبة على بدن الوحدة وذلك بوضعة فى جسم مقطور (السونار المتغير العمق VDS) ويصل الى أعماق حتى 200 متر تحت سطح الماء واكتشاف الغواصات تحت طبقات الماء المختلفة التى تتأثر بالملوحة والحرارة، و يتميز بصغر حجمه مما يمكن حملة على الوحدات البحرية والهليكوبتر المضاد للغواصات.

2 – تطور الهيدروفون المقطور (TOWED ARRAY) وهو عبارة عن مجموعة كبيرة من الهيدروفونات (السماعات) لها حساسية عالية يمكنها من سماع أدق الأصوات وتميزها بدقة متناهية واكتشاف الغواصات المعادية فى حالة السكون، أو الإتصال بالغواصات الصديقة على مسافات وأعماق كبيرة.

3 - التطور فى أجهزة الاستطلاع والإعاقة :

1 – ظهر التطور فى وسائل الحرب الإلكترونية بداية بوسائل الاستطلاع اللاسلكى والرادارى بعملها فى نطاق استطلاع كبير من(2GHZ – 18GHZ) والذى يشمل اغلب الترددات بدقة ومدى عالى فى تحديد الاتجاه.

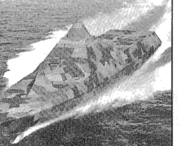
2 – تطور مدى ودقة وسائل الاستطلاع الحرارى والتلفزيونى والليزرى وربطهم بوسائل الاستطلاع الإلكترونى.

وجود حاسب آلى مع أجهزة الحرب الإلكترونية يقوم بتسجيل المعلومات المتحصل عليها ومقارنتها لتحديد موقع الهدف، أو بتجميع باقى الاتجاهات المماثلة من باقى الوحدات عن طريق منظومات القيادة والسيطرة مع مختلف القوات.

د- ربط وسائل الاستطلاع الإلكترونى بصواريخ الإعاقة الحرارية والرادارية.

إنتاج أجهزة إعاقة الكترونية لها القدرة على العمل على الرادارات ذات الموجات المستمرة





وحدات بحريه حديثه تستخدم تكنولوجيا الإخفاء

شكل يوضح الأنواع المختلفة من الصواريخ البحرية المتطورة (سطح/سطح - سطح/جو - سطح/عمق)

والمعدات البحرية وتطبيقاتها



شكل يوضح مراحل صد وتدمير أسلحة الهجوم الجوى على وحده بحرية حديثة

البحث والهجوم فى حالة فقد الهدف مع أمكانية التميز بين الأهداف وزيادة السرعة والقدرة التدمير ية للذخائر المستخدمة .

٢ - المدفعية وأجهزة إدارة النيران.

إمكانية استخدام المدفع ضد الأهداف المختلفة بزمن رد فعل سريع ودقة عالية وبمعدل ومدى كبير للطلقات ، مع إمكانية تغير شكل الطابة وتقليل البصمة الرادارية و نوع الذخيرة المستخدمة .

- التطور فى الطـوربيد.

زيادة مسافة سير الطوربيد وعمق العمل والسرعة وتطوير وسيلة الدفع وطرق توجية الطوربيد مع زيادة مدى طيران الطوربيدات الصاروخية .

4 - التطور فى وسائل الاتصال وشمل على استخدام الأقمار الصناعية والأجهزة اللاسلكية ذات مدى كبير وقدرة خرج صغيرة مع أمكانية عملها بنظرية القفز الترددى وتشفيرها بصفة مستمرة وتلقائية مع الأجهزة المماثلة مع ربطها بمنظومات القيادة والسيطرة والتى تحمل نوع شفرة مختلف أخر .

د- التطور فى الألغـام البحرية.

ظهر ذلك فى تطور صناعة جسم اللغم (من مادة الفيبر جلاس) وأسلوب عملة (بدفن جسم اللغم فى القاع عدا وسائل الاستشعار) والتطور فى وحدة التحكم ونوع البطارية وعناصر الإحساس والدوائر الكهربائية للغم ودوائر تصعيب الكسح والحماية الذاتية .



شكل يوضح غرفه العمليات فى وحده بحريه حديث



شكل يوضح أسلوب الاتصال بين الوحدات البحرية و الأقمار الأصطناعيه

الخاتمة .

بلغت تكنولوجيا بناء السفن الحربية وأسلحة ومعدات القتال حداً بالغاً من التطور يجعلها تلبى معظم الاحتياجات والمطالب التى يحتاجها القائد للحصول على التفوق والنصر فى المعارك البحرية ، وسوف يكون الاتجاه الرئيسى للتطور التكنولوجى فى المجال البحرى هو تحسين أداء الوحدات البحرية ورفع قدرتها النيرانية مع ضمان أعلى قدر من السلامة .

ثالثاً : التطور فى مجال الأسلحة .

١ - التطور فى الصواريخ البحرية.

زيادة المدى والتغلب على الإعاقة وتقليل البصمة الرادارية والحرارية وتأخير فتح رادار الصاروخ حتى مرحلة الانقضاض والمناورة فى مرحلة ما قبل الاصطدام وإمكانية أعادة

اللغم البحرى طراز	اللغم البحرى طراز	الطوربيد طراز	الطوربيد طراز
STONFISH MK III	MP – 80	TP 62	MK 46

أخبار من فوق السحاب



دورة الإتحاد العربى للنقل الجوى

عقدت بالكويت الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العامة للإتحاد العربى للنقل الجوى (الإكو) برئاسة الشيخ طلال مبارك الأحمد الصباح رئيس الإتحاد وقد حرص الشيخ ناصر الأحمد الصباح رئيس الوزراء على أفتتاح هذا المؤتمر التى تمت فيه مناقشة أهم القضايا التى تواجه صناعة الطيران العربى ومن أهمها تحرير الأجواء والملكية والسيطرة والتحالفات والتوجه الإستراتيجى نحو أنظمة خدمات المسافرين، ومستقبل العلاقة مع نظم التوزيع الشامل وكشف التكاليف الخاصة بشركات الطيران.

حصيلة الجمارك بمطار القاهرة

بلغت حصيلة الجمارك بمطار القاهرة الدولى خلال الأشهر العشرة من العام الجارى 34 مليون و 73 ألف جنيه، وقد حقق مبنى الركاب رقم (1) جمارك وصلت إلى 17 مليون و548 ألف و316 جنيهاً، فى حين حقق مبنى الركاب رقم (2) 16 مليون و 525 ألف جنيه.

تطبيق نظام التذكرة الإلكترونية

بدأت مصر للمرة الأولى تطبيق نظام التذكرة الإلكترونية كبديل للتذكرة الورقية التى سينتهى العمل بها أواخر العام الجارى طبقاً لقرار المنظمة الدولية للطيران المدنى (الإياتا) ويتم تعميم هذا النظام على الرحلات الدولية إعتباراً من ٨ يناير الجارى، وقد أكد شريف المخلوب المدير العام لمبيعات مصر للطيران بأن هذه التذكرة ستسهم بدور كبير فى تبسيط إجراءات السفر، وتوفير أعلى مستوى من الخدمة، هذا وقد أشادت منظمة (الآياتا) بدور مصر للطيران فى تطبيق التذكرة الإلكترونية.

الترحيب بمشاركة القطاع الخاص

ألقى الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المدنى أمام إجتماع لجنة الصناعة بمجلس الشورى برئاسة محمد فريد خميس رئيس اللجنة - بيان أكد فيه أن الوزارة تدعم الطيران الداخلى بكل قوة، وأن الشركة قامت بشراء 6 طائرات وستشترى طائرات أخرى هذا العام لهذا الغرض، ورحب الوزير بمشاركة القطاع الخاص فى الطيران الداخلى من خلال شركات مشتركة مع مصر للطيران.

طائرات جديدة لمصر للطيران

تسلمت شركة مصر للطيران طائرة جديدة طراز "بوينج 800/737" تعتبر الثانية من الصفقة التى عقدتها الشركة لشراء 12 طائرة بقيمة 800 مليون دولار، ويتم إستلام باقى الطائرات تباعاً حتى نهاية عام 2010، وقد دخلت الطائرة الجديدة الخدمة على الرحلات المتجهة إلى غرب أوروبا.

مفهوم تسويق الخدمات واختلافه عن تسويق السلع

بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات



أولاً: ما هو المقصود بمفهوم التسويق (Marketing Concept) للخدمات البحرية؟

التسويق من حيث وظيفته الاقتصادية / التجارية هو موقف عقلى إرادى واعى (Attitude of mind)، ومن حيث الجوهر فإن مبادئه تنطبق على أشكال المشروعات التجارية فى كل أنحاء العالم.

ومع أن أنشطة البيع تؤدى دوراً بالغ الأهمية ... فإن الوظائف الكلية للتسويق يتسع مجالها الحيوى ليشمل :

1- بحوث وتحليلات السوق. 2- عمليات تخطيط الإنتاج.
3- التنسيق ما بين أنشطة البيع والتسويق . 4- سياسات التسعير .
5- حملات الإعلان والترويج. 6- دراسة سياسات التوزيع ووسائله.

ثانياً: إختلاف تسويق الخدمات عن تسويق السلع:

مع دخول الإقتصادات الدولية فى مراحل عدة من الثورات الصناعية المتتالية والتطورات فى نظم التبادل التجارى الدولى تحولت نظم الإنتاج السلعى إلى ما بات يعرف بالإنتاج على نطاق واسع (Mass Production) للمنتجات السلعية وبناء على ذلك صارت الأسواق بدورها أسواق تصريف هذا الإنتاج على نطاق واسع (Mass Market).

* قبل الثورات الصناعية والتكنولوجية والإليكترونية كانت علاقات المنتج بالمستهلك علاقة مباشرة ومن ثم كانت خدمات التسويق محدودة النطاق والتكلفة

* لكن فيما أعقبها نشأت الحاجة إلى نمو وتوسيع صناعة موازية هامة ومؤثرة هى صناعة الخدمات (Service Industry) وحين تعقدت وتنوعت أساليب وطرق وأنماط الصناعات والمبادلات التجارية الدولية تطورت صناعة الخدمة إلى مستوى أرقى وأوسع وأكثر تدامجاً وتكاملاً وتشابكاً على مستوى الكرة الأرضية فصارت (Logistics Industry) أى صناعة الخدمات اللوجستية العولمية.

* وصار الاقتصاد الخدمى ليس منفصلاً عن الاقتصاد السلعى بل هما معاً كيان واحد ذو شقين وذو طبيعتين من حيث الوظيفة .

• فما هى مكونات هذا الإقتصاد:

هى أنشطة النقل على تعدد وسائطها (Modes) وتنوع وسائلها بحرى وبرى وجوى ... وخدمات الموانئ .. وتجارة التجزئة .. وتجارة العملة .. والتأمين وأنشطة المصارف والتمويل ... والخدمات الهندسية والإستشارية والقانونية والسمسرة .. وأنشطة الإصلاح والصيانة .. وخدمات الأمن .. والوكالات الملاحية ووكلاء الشحن .. ومحطات الحاويات .. والجمارك .. إلى جانب مجموعات أخرى كثيرة من الأنشطة الخدمية.

• مرة أخرى ماذا يعنى مفهوم التسويق من الناحية العملية للخدمات:

التسويق يبدأ من مرحلة التفكير فى تقديم خدمة جديدة ثم وسائل إنتاجها ثم تحديد سعرها وترويجها وإختيار سوقها من حيث نوعيات الطلب والقوى الطالبة (الشرائية) السائدة فيه وأفضليات خياراتها ومدى التغير فى هذه الخيارات.

ثالثاً: الفوارق الجوهرية ما بين تسويق الخدمات وتسويق السلع:

* تتميز الخدمات بالخصائص التالية:

1- أسواقها تتميز بمرونة وسرعة تغيرات عالية.
2- سوقها تخضع لمعايير الطلب الفعال المؤثر (Buyer's market) .
3- أن الخدمات تنتج وفق الطلب لكل مشترى على حدة (Made to order) .
4- إن سوقها سوق فورية (Spot Market) .
5- لا تخضع لمعايير الإنتاج النمطى المحدد سلفاً.
6- أن إنتاج الخدمات لا يمكن أن يتم قبل طلبة.
7- أن الإنتاج الخدمى لا يمكن تجزيئه.
8- أنه إنتاج غير مادى .
9- أن صناعة الخدمات تتطور بسرعة فائقة مع تطور سوق الطلب عليها .
10- أن العناصر البشرية والتكنولوجية والإليكترونية تعد من أهم مكوناتها .

رابعاً: أهم ركائز تخطيط طرق توزيع المنتجات الخدمية:

1- ما هى طبيعة / نوع المنتج الخدمى المراد تسويقه.
2- ما هى سعة مجال (Scope) السوق المراد الدخول فيها / النفاذ إليها؟
3- ما هى أساليب (potterns) التوزيع المتبعة حالياً والمراد إنتهاجها مستقبلاً؟
4- ما هى التكاليف المعيارية لإنتاج هذه الخدمات؟
5- ما هو عدد وكفاءة فريق المبيعات والتسويق الموجود حالياً؟
6- ما هى مخصصات حملات الدعاية والإعلان؟
7- ما هى نوعيات السياسات الترويجية؟
8- ما هى الاعتمادات المخصصة بحوث وتطوير المنتجات الخدمية؟
9- وما هى الإعتمادات المخصصة لتدريب وإعادة تدريب فريق التسويق / البيع؟
10- ما هى السياسات المتوقع إتباعها لإعادة تسعير الخدمات فى ظل المنافسات؟

خامساً: ترويج الخدمات واختلافه عن ترويج السلع:

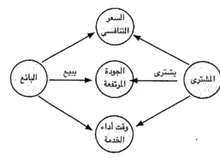
1- فى تسويق السلع يستخدم الترويج (Promotion) لزيادة توزيع أكبر كميات منها، وفى كثير من المشروعات الصناعية والتجارية والخدمية يعتبر الترويج فرعاً من أنشطة التسويق مثله مثل الاعلان وأنشطة العلاقات العامة.

2- وفى بيوع السلع يتمثل الترويج فى :

أ- الخصم النقدى فى فترات زمنية محددة. ب- تحديث وتطوير تصاميم السلع
جـ- تجديد أشكال العبوات. د- إضافة سلعة مجانية إلى السلع المبيعة.
هـ- الهدايا والعطايا السلعية المجانية. و- الاهتمام بطريقة عرض السلع .
ز- تجديد وتحسين منافذ البيع . ح- استخدم فنون الوسائل المساعدة البصرية.
ط- إغراء المشترين بالجوائز.

3- غير أن كثيراً من هذه الأساليب يتعذر إستخدامها فى تسويق الخدمات حيث أن الخدمات ليست أشياء مادية ملموسة .. وعادة ما يركز مشترو الخدمات على نقاط محددة .. والشكل رقم (1) يوضح أهم هذه النقاط:

(شكل رقم ١)



سادساً: التسويق ما بين كونه منهجاً علمياً وابتكارات فنية:

* بطريقة مبسطة يقصد بالعلم المعرفة لاسيما الحقائق أو المبادئ (القواعد الأساسية التى تكتسب عن طريق الدراسة المنهجية المنظمة)

* ويقصد بالفن (= المهارة) إستخدام أو توظيف الأشياء لتحقيق أهداف محددة أو الاستعانة بوسائل لانجاز غايات مستهدفة أو مجموعة من القواعد لتسهيل أداء وإتمام أعمال محددة.

* وفى حال تسويق السلع باعتبارها أشياء مادية فإن مزيجاً من الطريقتين ينبغى الاستعانة به بنسبة 75% من المنهج العلمى و25% من الوسائل الفنية.

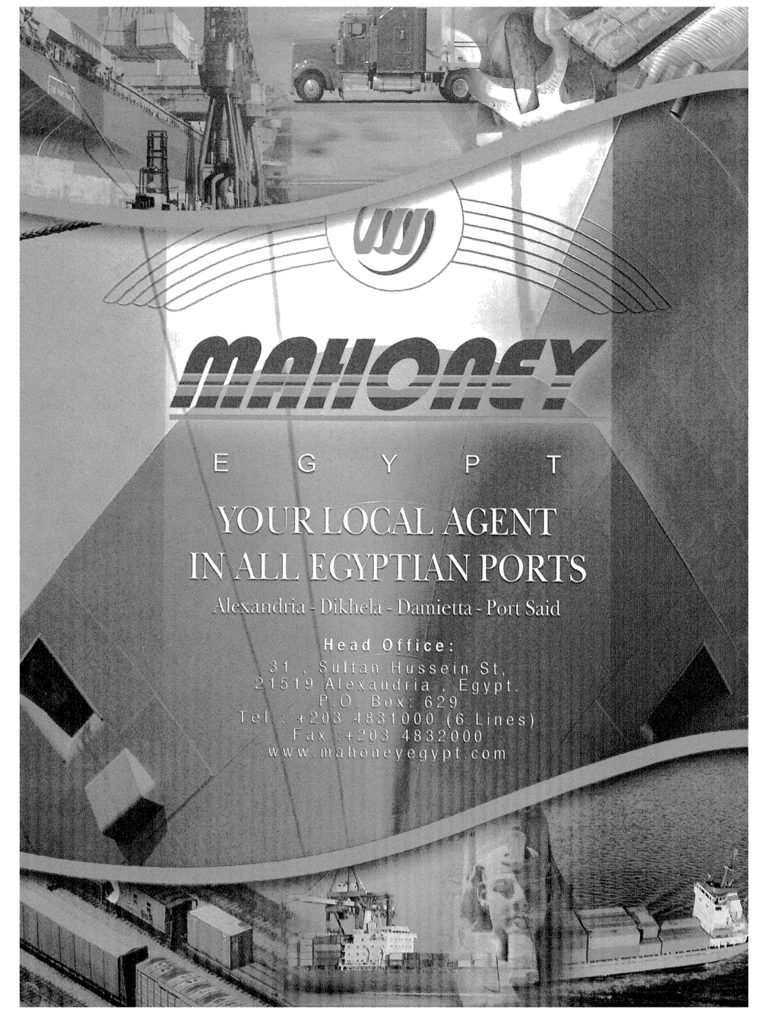
* وفى حال تسويق الخدمات بوصفها جهوداً ميسرة ومسهلة للأنشطة والعمليات فإن خليطاً من الطريقتين يكون مطلوباً بنسبة 75% من الطرق الفنية و25% من المنهج العلمى.

* فصناعة الخدمات اللوجستية بما أنها فى كثير من الأحوال تتعامل مع السوق الفورية (on-the - spot morket) فإن تهيئة الأمور على وجه السرعة (Improvisation) يظل هو المبدأ المسيطر على هذه الصناعة.

* والأمثلة على ذلك:

أ- ميناء هونج كونج يتداول 20 مليون حاوية قابلة دائماً للازدياد .
ب- ميناء سنغافورة مركز دولى لتزويد السفن بحاجتها من الوقود الذى تزيد على الدوام .
جـ- ميناء روتردام مركز توزيع سلعى لشمال أوروبا وهو ينمو باطراد .
د- محطة حاويات ميناء بورسعيد التى تجلب المزيد من العملاء .
هـ- قناة السويس التى تتحكم سياساتها التسويقية فى جذب عملاء جدد للمرور فيها .

***

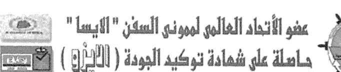

MAHONEY
E G Y P T
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31 , Sultan Hussein St,
21519 Alexandria , Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com



لواء بحري أ.ح/ منير سعد محمد أبو سمرة
رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب

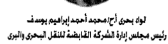


الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية (كونساب) ش.م.م
THE EGYPTIAN MARINE SUPPLY&CONTRACTING CO.

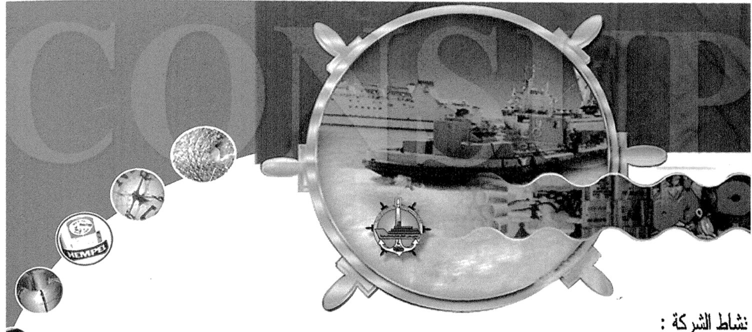


عضو الأتحاد العالمى لمموني السفن " الايسا "
حاصلة على شهادة توكيد الجودة (الأيزو)





لواء بحري أ.ح/ محمد أحمد إبراهيم يوسف
رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبري



نشاط الشركة :

- تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات وأدوات سطح وماكينة وأجهزة بحرية
- تقوم الشركة بكافة أعمال المراشمة الميكانيكية والدهان والمعالجة الكيميائية للهياكل المعدنية والصهاريج
- تقوم الشركة بأعمال المقاولات العامة والصيانة والدهانات للمباني والأنشاءات
- تقوم الشركة بأعمال التبخير والتطهير ومقاومة الحشرات للسفن وداخل الشون والمخازن
- تقوم الشركة بكافة أعمال الخدمات البحرية
- تمتلك الشركة أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بجميع موانئ الجمهورية والمناطق النائية .
- تقوم الشركة بتوريد كافة أدوات السلامة والأنقاذ وكذا كافة أدوات الغطس وتقوم الشركة بالتوريد للشركات الشقيقة فى قطاع النقل البحرى .

عناوين الشركة :

لمركز الرئيسى: ٢طريق الحرية - الإسكندرية - ت: ٠٣/٤٨٧٠٥٥٠-٠٣/٤٨٦٣٧٨٣-فاكس: ٠٣/٤٨٧٨٢٧٠
رع الإسكندرية والدخيلة : باب (٢٧) جمرك الاسكندرية - ت: ٠٣/٤٨٠١٢١٩ - ٠٣/٤٨٠٥٢٣٤ - فاكس : ٠٣/٤٨٠٢٥٦٤
رع السويس والبحر الأحمر : عمارة مصطفى حزين بور توفيق - السويس - ت: ٠٦٢/٣٢٢٠١٣٢-٠٦٢/٣٢٢٦٨٧٩-فاكس: ٠٦٢/٣٢٢٤٣٠٦
رع بورسعيد : شارع الجمهورية والجبرتى - ت: ٠٦٦/٣٢٤٥٦٩٧-٠٦٦/٣٢٢٠٦٢٣-فاكس: ٠٦٦/٣٢٢٠٦٢٤
رع دمياط : ت: ٠٥٧/٢٩٠٠٢٥ - فاكس : ٠٥٧/٢٩٠٠٢٥
كتب القاهرة : ٤١ ش طلعت حرب أمام الامريكين طلعت حرب - ٠٢/٣٩٢٥١٣٨ - فاكس : ٠٢/٣٩٢٧٩٥٥

برقيا (كونساب) بجميع موانئ جمهورية مصر العربية
البريد الإلكترونى : consup2@hotmail.com - موقع الشركة على الانترنت : www.consupegypt.com



بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

تحقق طفرات من الإنجاز والنتائج الإيجابية خلال عام 2006/2005

• مشروع طموح للتطوير لإستقبال سفن الجيل الثامن وحتى الجيل الثانى عشر

اللواء/ جلال ياسين

فى ظل تخطيط متكامل ومن خلال إتباع إستراتيجية علمية إستطاعت شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع أن تحقق المزيد من الإنجازات خلال عام 2006/2005 وذلك على الرغم من سحب أحد الخطوط الملاحية الكبرى من المحطة لخدمتين رئيسيتين مما أحدث إنخفاض فى حجم التداول ومن ثم إنخفاضات إيرادات النشاط. ولكن كما يشير اللواء بحرى جلال يس رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب فقد كانت الشركة منتبهة لذلك الأمر على الرغم من أن الخط لم يخطرنا ولكن تم دراسة الموقف وإعادة ترتيب الأوراق بناء على البيانات التى يوفرها مركز المعلومات التابع للشركة وبتحليل هذه البيانات بدأنا فى التحرك السريع المرن تجاه مراكز إتخاذ القرار بالخارج وقد أثمرت الجهود عن تسويق المحطة بشكل جيد حيث تعاقدنا مع خطين ملاحيين جديدين أحدهما خط يدخل المحطة لأول مرة والثانى كان يعمل بحجم صغير ثم سرعان ما زاد بشكل متعاظم وعلاوة على ذلك فقد تعاقدنا على خطين عملاقين وبحمد الله بعد أن كنا نواجه إنخفاض فى حجم التداول، أصبحنا نواجه تعاظم فى حجم التداول، ويضيف اللواء بحرى جلال ياسين قائلاً وحول محدودية المساحة فى ميناء بورسعيد فقد بدأنا فى حل هذا الأمر حيث حصلنا من هيئة ميناء بورسعيد على 21 ألف متر مربع وكذلك فقد قام الفريق / أحمد فاضل، رئيس هيئة قناة السويس بالتصديق على ثمانية آلاف متر مربع ملاصقة للمستودع لصالح الشركة وقد أدى ذلك إلى قيام الشركة بعمل ساحة جديدة للصادر المصرى لمواكبة الزيادة غير المسبوقة فى الصادر المصرى لدى الشركة والذى تعاظم من 20 ألف إلى أكثر من 70 ألف حاوية مكافئة.

*وفيما يتعلق بمشروع التطوير الذى تقدمت به الشركة والذى مر بالعديد من المراحل يؤكد اللواء جلال يس أن هذا التطوير قد أرتكز على توجيهات الرئيس مبارك عند قيامه بزيارة شرق التفريعة ويستهدف التطوير إلى إستقبال سفن الجيل الثامن وحتى الجيل الثانى عشر ونحن لازلنا فى إنتظار الموافقة النهائية للسيد وزير النقل الذى أبدى إهتماما بالمشروع .

إضافة إيجابية..

وعلى طريق إثراء محاور الخدمة فقد قامت الشركة بإضافة 2 ونش ساحة عملاق هذا بالإضافة إلى الأوناش السبعة التى تمتلكها الشركة وهذا بلا جدال سيسهم فى تطوير وتحديث المنظومة الأرضية المكملة لأعمال التداول مما يساعد على تقليل فترة وقوف السفن ومن ثم منع إحتمالية ظهور أى ظاهرة تكدس ولو نسبى بالميناء.

معدلات متزايدة

وقد أثمرت هذه الجهود مجتمعة عن تحقيق نتائج إيجابية خلال عام 2006/2005 تمثل فى:
- تعاظم حجم الحاويات الترانزيت ليبلغ 921 ألف حاوية مكافئة مقابل 846 ألف حاوية مكافئة العام الماضى بنسبة زيادة 80 ألف حاوية.
- زيادة إيرادات نشاط الحاويات ليبلغ 228.7 مليون جنيه وذلك مقابلس 210.6 مليون جنيه العام الماضى ومقابل مستهدف 178 مليون جنيه بنسبة زيادة 128%.
- زيادة إيرادات النشاط ليصل إلى 248.6 مليون جنيه مقابل 232.00 مليون جنيه العام الماضى بنسبة زيادة 107% ومقابل مستهدف 195 مليون جنيه بنسبة زيادة 128%.

خدمات متكاملة

ونظراً لأهمية العنصر البشرى بإعتباره أساس الإنطلاق ومحور التقدم فقد أولته الشركة كل الإهتمام والرعاية سواء من حيث التدريب لرفع الكفاءة وصقل الخبرة وكذلك تقديم مجموعة من الخدمات المتكاملة بدءاً من الصحية حيث العلاج فى أرقى المستشفيات ومروراً بالإجتماعية والثقافية والترفيهية والرحلات ورحلات الحج والعمرة.



أخبار القناة

الملاحة فى تسعة أشهر:

صدر قسم الإحصاء الملاحة عن الفترة من يناير إلى سبتمبر عام 2006 مقارنة بنفس الفترة من العام الماضى 2005 جاء فيها:

** إجمالى عدد السفن العابرة 13.726 سفينة حمولاتها 544.280 مليون طن بزيادة 336 سفينة بنسبة 2.5% والحمولات بزيادة 51.274 مليون طن بنسبة 10.4% عن نفس الفترة من عام 2005 من بين السفن العابرة

* 2655 ناقلة بترول حمولاتها الصافية 119.540 مليون طن
* 2655 ناقلة بضائع صب حملاتها الصافية 82.070 مليون طن
* 72 ناقلة مشتركة حمولاتها الصافية 3.300 مليون طن
* 1229 سفينة بضائع عامة حمولاتها الصافية 12.605 مليون طن
* 5198 سفينة حاويات حمواتها الصافية 269.769 مليون طن
* 1220 حاملة (صنادل - جرارات متحركة - سيارات) حمولاتها الصافية 52.494 مليون طن
* 46 سفينة ركاب حمولاتها الصافية 986 ألف طن
* 651 سفينة أنواع أخرى حمولاتها الصافية 3.516 مليون طن

بمقارنة إحصائية الملاحة عن شهر سبتمبر من عام 2006 بمثيلتها عن نفس الفترة من عام 2005 نجد أن القناة قد حققت زيادة فى الحمولات الآتية:

* ناقلات البترول بمقدار 11.708 مليون طن بنسبة 10.9%
* سفن الحاويات بمقدار 32.921 مليون طن بنسبة 13.9%
* حاملات السيارات 4.066 مليون طن بنسبة 9.8 %
* سفن الصب 1.786 مليون طن بنسبة 2.2%
* ناقلات مشتركة بمقدار 1.992 مليون طن بنسبة 152.3 %
* سفن الركاب 73 ألف طن بنسبة 8 %
*سفن أخرى 78 ألف طن بنسبة 4.9%

رقماً قياسياً:

شهد يوم الخميس 26 أكتوبر 2006 رقماً قياسياً فى عدد السفن التى عبرت القناة والتى بلغ عددها 71 سفينة وهو يعد ثانى أكبر عدد سفن تعبر القناة فى اليوم الواحد، وقد بلغت الإيرادات فى ذلك اليوم 14.42 مليون دولار بما يعادل 82.5 مليون جنيه

شركات الهيئة فى معرض

إنجازات مبارك فى 25 عام

شاركت هيئة قناة السويس بعدد شركتين فى مؤتمر ومعرض إنجازات مبارك فى 25 عام الذى أقيم بأرض المعارض بالقاهرة تحت رعاية الأستاذ الدكتور/ أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء، وذلك فى الفترة من 3 - 5 أكتوبر 2006 وهما شركة التمساح لبناء السفن وشركة القناة للإنشاءات البحرية.

وفى الصورة السيد المهندس عزت ضرغام رئيس مجلس إدارة شركة التمساح فى إستقبال السادة الوزراء، وهم:



أنس الفقى وزير الإعلام والدكتور/ على السيد على المصيلحى وزير التضامن الإجتماعى والأستاذ الدكتور/ هانى محفوظ هلال وزير التعليم العالى.

عرضت شركة التمساح فى الجناح الخاص بها نماذج للوحدات البحرية المتنوعة التى تقوم بتصنيعها وكذلك شمندورات الرباط والأنوار والعديد من منتجات الشركة



ميناء السخنة أول ميناء مصرى يقوم بإدارته وتشغيله القطاع الخاص وكان الهدف الأساسى للشركة (شركة تنمية ميناء السخنة) هو الخروج بالموانى المصرية من النموذج التقليدى الذى اقتصر على عمليات الشحن والتفريغ لسنوات طويلة إلى النموذج العصرى الذى يعتمد على تنوع الأنشطة الإنتاجية والخدمية الممثلة فى المشروعات اللوجستية والمينائية الجادة ذات الاستثمارات العالمية التى تساهم فى العمليات التصديرية وخلق فرص عمل للشباب وتحقق القيمة المضافة أسوة بالموانى العالمية.

Plasma Monitors



SMS Messag ng



ولتحقيق الهدف وضعت الشركة خطة طموحة لإدارة وتشغيل الميناء وفق مفهوم عصرى ومن خلال استراتيجية ثابتة تعمل على :

1- إقامة ميناء محورى يخدم عمليات الشحن والتفريغ وفق أحدث النظم العالمية ولقد بدأ الميناء بخط ملاحى عالمى واحد وصل إلى سبعة خطوط ملاحية عالمية.

2- إقامة قاعدة لصناعات مينائية متكاملة تحقق النمو للمنطقة وتخدم الاقتصاد القومى وبالفعل تم إقامة مشروع لتكرير السكر ومشروع للحيوانات الحية والصناعات المكملة له وبعد توقيع عقد الحوض الثالث مع وزارة النقل خلال هذا الشهر سيتم إقامة مشروع مجمع تخزين السوائل والغازات الصب ومشروع الوقود الحيوى .

3- إستخدام أحدث النظم الالكترونية فى التشغيل والإدارة والتدريب بإستخدام أحدث النظم العالمية لتشغيل السفن وتداول الحاويات وتخطيط الساحات وغيرها.

4- وضع أسس ثابتة للحفاظ على المستوى العام للخدمات بما يساند النمو المطرد للاقتصاد القومى .

5- جعل ميناء السخنة نموذج للموانى المصرية فى التطوير والتحديث والإدارة التى تساهم فى تغير الفكر الإدارى والتشغيلى فى إدارة الموانى وسلوكيات التعامل وذلك بإستخدام نظم الإدارة المتكاملة والشاملة .

6- التنسيق الدائم بين إدارة الشركة وجميع الجهات والهيئات الرسمية والخاصة العاملة داخل الميناء للوصول إلى المستوى العالمى لمفهوم الموانى المتطورة.

- ولتحقيق ما تقدم قامت إدارة الشركة بإتخاذ العديد من الإجراءات التى إستهدفت تحقيق ما يلى :

- أول ميناء فى مصر بدأ منذ إفتتاحه بتطبيق نظام الشباك الواحد للتعامل فربط كافة الأجهزة العاملة فى الميناء على قاعدة بيانات واحدة لتوحيد النظام والبيانات والاحصائيات الصادرة من الميناء لخدمة مراكز المعلومات وجهات دعم القرار.

- الشباك الواحد بدء من إدراج البيانات، تحديد مواعيد الكشف، اللجان الموحدة للكشف والفحص، المطالبة الموحدة بالرسوم والضرائب والرسوم الجمركية والرقابية، السداد عن طريق البنك ولمرة واحدة، الافراج النهائى .

- منذ اليوم الأول لإفتتاح الميناء وهو يستقبل منافستات البواخر من الوكلاء الملاحيون بنظام التبادل الإلكترونى للمعلومات EDI وسوف يتم تطوير هذا النظام بإستخدام الإنترنت إعتباراً من أول يناير 2007 وجارى الآن الإعداد لدورات تدريبية لموظفى التوكيلات الملاحية على إستخدام الإنترنت فى إرسال بيانات.

- أول ميناء يستخدم البنك ضمن منظومة الإجراءات لتحصيل كافة المصاريف والرسوم من كافة الجهات العاملة فى الميناء ولا يوجد فى الميناء صراف أو محصل واحد سوى البنك.

- تتم كافة التعاملات من خلال مركز خدمة العملاء ابتداءاً من تسليم المستندات وإدراج الشهادة حتى إستلام العميل للإفراج النهائى عن البضاعة ولا تعامل مباشر بين المتعاملين وموظفى الجمارك أو الجهات الرقابية طوال مراحل الإجراءات التى تتم آلياً إلا فى حالة واحدة يتواجد فيها العميل أثناء عملية الكشف داخل ساحة الكشف وذلك وفقاً لتوجيهات منظمة الاسكوا التابعة للأمم المتحدة.

- وفرت الشركة الوسائل الإلكترونية التى يمكن للعميل إستخدامها لتتبع المراحل التى تمر بها الشهادة الجمركية دون الحاجة للاتصال المباشر بينه وبين رجل الجمارك أو غيره.

ومن أهم هذه الوسائل الآتى :

1- الرسائل القصيرة SMS التى يرسلها النظام آلياً دون تدخل بشرى على التليفون المحمول للمتعامل يخطره بكافة المراحل التى تمر بها الشهادة ابتداءاً من ساعة وصول البضاعة للميناء حتى الافراج عنها .

2- شاشات البلازما الالكترونية المرتبطة بالنظام والتى توضح المراحل التى تمر بها المراحل الجمركية أثناء الإجراءات للمتعامل المتواجد فى مركز خدمة المتعاملين.

3- إستخدام الفيديو كونفرانس فى الاتصال الشخصى والمرئى بين المتعامل وموظف الجمارك والهيئات الرقابية لتوضيح بيان أو مستند إذا لزم الأمر .

4- وفرت الشركة للمتعاملين أجهزة البحث KIOSKS ليستخدمها المتعامل فى تتبع المراحل التى مرت بها الشهادة الخاصة به مما ساعد على خلق جيل جديد من الشباب .

5- خريجى الجامعات للتعامل مع الحواسب والانترنت كما تساعده على معرفة البند الجمركى الذى ستدخل السلعة المستوردة عليه والرسوم الجمركية المتوقعة.

- التطوير المستمر الذى تقوم به الشركة بالتعاون مع مصلحة الجمارك وهيئة الرقابة على الصادرات والواردات فى تطوير نظم الإجراءات.

- والتدريب المستمر لموظفيها على استخدام النظام وعلى كل ما تقدمه الشركة مما هو جديد ساعد على خلق جيل جديد من رجال الجمارك والجهات الرقابية فى استخدام تكنولوجيا المعلومات والنظم الآلية فى الإجراءات وعملياتهم اليومية .

- جميع الأجهزة الرقابية داخل الميناء (مراقبة الأغذية - الحجر الزراعى - الحجر البيطرى - الدمغة والموازين - المصنفات الفنية ....) تعمل داخل الميناء جنباً إلى جنب مع الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات وذلك لتحقيق وحدة العمل والسرعة فى إتخاذ القرار .

- قامت إدارة الشركة بوضع نظام آلى متطور يحقق الآتى :

1- إتمام عملية الإدراج للشهادة الجمركية عبر الانترنت من مكتب المتعامل أو المستخلص والحصول على رقم 46 الجمركى دون القدوم إلى الميناء.

2- التعامل مع نظام التوقيع الالكترونى للمستندات فور تنفيذه رسمياً.

3- الاستعلام عن أسعار السلع المختلفة وفقاً للمعايير العالمية المتعارف عليها .

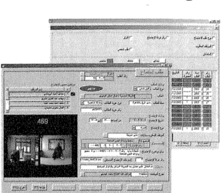
4- تطبيق أى معايير جديدة لإدارة المخاطر.

5- تطبيق نظام طلبات الإرسال الميكنة لبضائع الترانزيت المنقولة إلى الموانى الأخرى وتحرير خطاب الضمان فى الحال .

6- تطبيق الإقرار الموحد لكلاً من الجمارك والهيئة العامة للرقابة على الصارات والواردات دعماً لنظام الشباك الواحد .



Video Conferenc ng



- وضع مخطط عام للميناء حتى 2020 قام بإعداده إحدى بيوت الخبرة الهولندية العالمية تكلفت به الشركة بالتنسيق مع وزارة النقل وتم إعتماده من مجلس الوزراء.

- جميع عمليات السفينة من استقبال وتراكى وارشاد وفواتير تتم من خلال النظم الآلية ويتم إصدار الفواتير فور مغادرة السفينة للميناء دون تأخير والمثال:
(فاتورة عوائد ورسوم الميناء تصدر آلياً بعد مغادرة السفينة بعشرة دقائق).
(فاتورة رسوم وعوائد التفتيش البحرى تصدر آلياً قبل مغادرة السفينة والتصريح لها بالسفر).

- أنشأت الشركة معامل للتحليل المعملى للمواد الغذائية بالميناء تحت إشراف طاقم فنى من الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات ووزارة الصحة (مراقبة الأغذية) لسرعة إظهار نتائج العينات والافراج عن تلك السلع فى وقت قياسى كجزء من منظومة الافراج عن السلع وربط المعمل اليكترونيا بالجهات الرقابية بالميناء لتمرير النتائج.

- استخدام نظام الباركود الالكترونى (التجهيل للعينات) فى نقل العينات من الميناء للمعامل المختلفة لتحقيق الشفافية والسرية مع توفير الشركة السيارات اللازمة لنقل تلك العينات للمعامل المختلفة برفقة مندوبين حكوميين تفادياً لاستبدالها أو تلفها أثناء الطريق.

- بلغ معدل إنهاء الإجراءات للجهات الرقابية فى الميناء من يوم إلى يومين بفضل السياسة التى تتبعها الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات بإعتماد العديد من طلبات النقل تحت التحفظ دون انتظار البضائع داخل الميناء مع إعطاء الأولويات للمواد الخام وأجهزة المصانع.

- المعدل الزمنى لإنهاء الإجراءات الجمركية للشهادات التى لا تحتاج إلى عروض رقابية من يوم إلى يومين أما الشهادات المشتركة مع الهيئات الرقابية يبلغ متوسط الإجراء من يومين إلى ثلاثة أيام وشهادات الخط الأخضر يتم الإفراج عنها فى نفس اليوم.

- مساهمة الشركة المستمرة فى عمليات التطوير والتحديث للنظم يحافظ وباستمرار على مستوى الخدمات للميناء وذلك بفضل التعاون البناء مع كافة الجهات العاملة فى الميناء.

- نتيجة لما تقدم يعد ميناء السخنة بحق قاطرة التطوير فى الموانى المصرية خاصة وأنه ساهم فى تحقيق مشاريع إقتصادية مثمرة تمثلت فى الآتى :

1- إتاحة الآلاف من فرص العمل للشباب خاصة من أبناء مدينة السويس .

2- التنمية البشرية المستمرة من خلال إقامة الدورات التأهيلية للعاملين بالميناء سواء بالنسبة لدورات اللغات الأجنبية أو استخدام الحاسب الآلى فى العمل .

3- خدمة وتنمية المنطقة الصناعية المحيطة بالميناء للإسراع فى عمليات إستيراد معدات المصانع أو تصدير منتجاتها .

Kiosks

4- نتيجة لما تقدم زادت إيرادات الجهات الحكومية العاملة داخل الميناء حيث حققت الجهات الرقابية (معامل - رقابة على الصادرات والواردات - دمغة وموازين - حجر زراعى ....) إيرادات بلغت أكثر من خمسة وعشرون مليون وثلاثمائة ألف جنيه مصرى عن عام 2005 ومن المتوقع أن تحقق فى نهاية هذا العام أكثر من ذلك كما حققت مصلحة الجمارك عن نفس العام مبلغ مليار وثلاثمائة مليون جنيه تقريباً ومن المرجح أن تحقق فى نهاية العام الجارى أكثر من مليار وسبعمائة وخمسون مليون جنيه .

كل هذا يؤكد يوماً بعد يوم أن ميناء السخنة وُلد عملاقاً وسيظل كذلك نتيجة للتطوير المستمر للأجهزة الحديثة والتنمية المستديمة للكوادر البشرية العاملة بإدارة شركة تنمية ميناء السخنة والأجهزة العاملة داخل الميناء.

- إن ميناء السخنة بوصفه أحد الموانى العاملة ضمن منظومة هيئة موانى البحر الأحمر يعمل جاهداً للتطوير المستمر لخدمة الاقتصاد المصرى تحقيقاً للبرنامج الطموح للسيد الرئيس محمد حسنى مبارك راعى التنمية والإستثمار بمصر الحبيبة.

أميرال مانجمنت كوربوريشن وميناء السخنة والتحديث المستمر

1 - أدراج المنافستات عبر شبكة الإنترنت من أول مارس 2007 بميناء السخنة

كأول ميناء فى مصر أستقبل قوائم الشحن (المانيفستات) فى صورة إلكترونية منذ عام 2002 وحتى تاريخه وفى إطار أعمال التطوير المستمر فى الميناء، فإن ميناء السخنة وبالتنسيق مع شركة أميرال مانجمنت كوربوريشن بصدد الإعداد لدورة تدريبية تبدأ أوائل 2007 لممثلى التوكيلات الملاحية العاملة سفنهم بميناء السخنة على عمليات الإدراج لقوائم الشحن عبر شبكة الإنترنت ومن تلك الخطوط:

PIL/ CMA-CGM/ COSCO/EVERGREEN/ K-LINE/MSC/APL/WEC.

حيث سيتم البدء فى إستقبال المنافستات عبر شبكة الإنترنت إعتباراً من أول مارس 2007. فى الوقت الذى سيتم توفير خدمات تعديلات المنافستو (وجهة - تنازل - بيانات ...إلخ) عبر الإنترنت دون غرامات طالما أن طلبات التعديل ترد قبل إنقضاء 24 ساعة من وصول الباخرة.

2 - إدراج الإقرارات الجمركية والحصول على رقم 46 عبر شبكة الإنترنت من بداية عام 2007

. تقوم شركة تنمية ميناء السخنة بالتنسيق مع شركة أميرال مانجمنت كوربوريشن بتقديم خدماتها للمتعاملين مع الميناء بالتجهيز لإعداد دورات تدريبية لعملاء الميناء الكرام على عمليات إدراج الإقرارات الجمركية عبر شبكة الإنترنت والحصول على رقم تسجيل جمركى (رقم 46) فى الوقت الذى يمكنهم متابعة معاملاتهم مع الميناء دون الحضور إليه.

3 - ومن المعروف أن شركة أميرال مانجمنت كوربوريشن قامت بالتعاقد خلال عامى 2005 - 2006 مع المؤسسات الحكومية المختلفة لتنفيذ المشروعات الخاصة بالميكنة فى الموانئ المصرية لما لهذه الشركة من خبرة سابقة فى ميكنة وتطوير ميناء السخنة ومن تلك المشروعات:

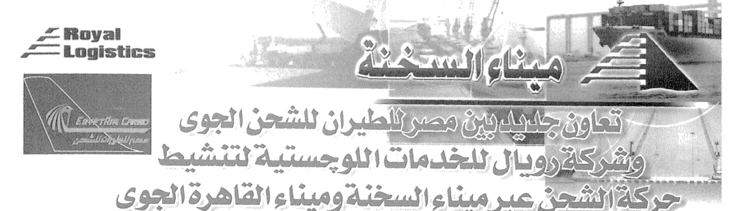
* مشروع ميكنة أفرع الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات فى الموانى والممول من USAID، ويشمل المشروع على الأعمال التالية:
- ميكنة كافة إجراءات الهيئة وعمل قاعدة بيانات مركزية لتوحيد المعلومات المرجعية للهيئة.
- ميكنة كافة أفرع الهيئة كموانئ السخنة والإسكندرية وبورسعيد ودمياط.
- أعمال الربط الإلكترونى مع أفرع الجمارك عن طريق التبادل الأليكترونى للمعلومات EDI.

* مشروع الخدمات الإضافية الخاص بالنظام الآلى لمصلحة الجمارك المصرية والممول من وزارة المالية. ويشمل المشروع على :
- تحديث البيئة التشغيلية للنظام Operating System للنظام العالمى Linux.
- توحيد كلا من قواعد البيانات والتطبيقات على مستوى الجمهورية وذلك بغية الحصول على أداء أفضل للنظام والإجراءات .
- تنميط البيانات المرجعية للجمارك.

* مشروع خدمات الويب Internet Services والممول من برنامج الأمم المتحدة للإنماء عن طريق وزارة التنمية الإدارية لصالح مصلحة الجمارك المصرية. ويشمل المشروع أعمال تطوير تطبيقات الجمارك لخدمة المتعاملين عن طريق الإنترنت. وسيسهل هذا النظام على المتعاملين عملية إدراج البيانات من مكاتبهم ومتابعة الإجراءات فى أية لحظة.

* مشروع ميكنة إجراءات تسوية معاملات السماح المؤقت عبر شبكة الإنترنت الممول من شركة تنمية ميناء السخنة لصالح مصلحة الجمارك المصرية. ويشمل المشروع على أعمال الميكنة وتفعيلها عن طريق الويب وذلك لخدمة الصناع المصريين وتسهيل إجراءات التسويات المالية وخطابات الضمان.

* مشروع خدمات التكامل الإليكترونى لميناء الإسكندرية والممول من هيئة ميناء الإسكندرية. ويشمل المشروع على ربط النظام الآلى للميناء مع كل من الأنظمة الآلية للجمارك والهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات . وتتجلى خبرة أميرال فى أعمال تطوير التكامل الإليكترونى، من خلال الخبرات السابقة فى ميناء السخنة، فى هذا المشروع.



تعاون جديد بين مصر للطيران للشحن الجوى وشركة رويال للخدمات اللوجستية لتنشيط حركة الشحن عبر ميناء السخنة وميناء القاهرة الجوى



فى إطار إهتمام الدولة بالإستفادة بموقع مصر الجغرافى وجعل مطار القاهرة مركزاً محورياً للركاب والبضائع وتنشيط حركة التجارة وتطوير منظومة النقل عبر الموانئ والمطارات وقع الطيار أسعد درويش رئيس شركة مصر للطيران للشحن الجوى والسيد فايز صبيح مدير عام شركة رويال للخدمات اللوچستية "أميرال جروب" مذكرة تفاهم لإدارة وتشغيل المركز اللوچيستى متعدد الوسائل لتجميع البضائع وإعادة توزيعها مرة أخرى وتنفيذ الشحنات بحر/ جو - وجو / بحر بين ميناء العين السخنة وميناء القاهرة الجوى وفتح أسواق جديدة بدول أوروبا والشرق الأدنى ومختلف أنحاء العالم من خلال الإستفادة بالإمكانيات المتطورة لشركة مصر للطيران للشحن الجوى والمجموعة اللوجستية برئاسة الربان أسامة الشريف رئيس مجلس إدارة أميرال جروب التى تدير ميناء السخنة البحرى .. وصرح الطيار أسعد درويش بأن هذا المشروع هو اللبنة الأولى فى سبيل تفعيل مشروع مدينة البضائع العملاقة Cargo City ذلك المشروع الذى يجد كل الرعاية والتشجيع من الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المدنى والمهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران.



تحتفل بتكريم اللواء مختار عمار رئيس قطاع النقل البحرى ورئيس هيئة ميناء دمياط السابق

أقام السيد اللواء بحرى/ توفيق أبو جندية رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط حفل بهيج لتكريم السيد اللواء بحرى مختار عبد الواحد عمار رئيس قطاع النقل البحرى ورئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط السابق وقد شارك فى الحفل جميع العاملين بالهيئة وألقى السيد اللواء توفيق أبوجندية كلمة رحب بها بالسيد اللواء مختار عمار وقدم له الشكر على إنجازاته العظيمه لهيئة ميناء دمياط أثناء فترة رئاسة وتتمنى لسيادته النجاح والإزدهار بقطاع النقل البحرى







•• مشروع إنشاء مصنع للميثانول ••

* تم التعاقد مع الشركة المصرية القابضة للبتروكياويات (إحدى شركات وزارة البترول) على تخصيص مساحة 1 مليون متر مربع داخل ميناء دمياط لمشروعات البتروكيماويات الغير ملوثة للبيئة وضمن مجمع مبارك للغاز والبتروكيماويات بميناء دمياط

* وعليه فقد تقدمت الشركة بمشروع لإنتاج الميثانول وتصديره بالتعاون مع شركة ميثانكس العالمية وطبقاً للاتى:

– مساحة المشروع حوالى 650 ألف متر مربع

– يشمل أرصفة بطول 600 متر وعمق 14.5 متر يتم تنفيذ المرحلة الأولى منها برصيف طوله 300 متر بنظام B.O.T وبنظام متعدد الأغراض لإمكان إستخدامه فى أى غرض

– سيتم إنشاء حوض جديد للشركة بمعرفتها فى الأرض المسلمة والواقعة بجوار شركة سيجاس

– من المخطط تصدير مادة الميثانول بطاقة سنوية قدرها 3 مليون طن

– التكلفة الإستثمارية للمشروع هى 0.75مليار دولار

– مدة المشروع 25 سنة تبدأ من نهاية فترة الإنشاءات ويجوز تجديدها لمدة أخرى

– العمالة المنتظرة منتظر تشغيل عمالة قدرها 10.000 عامل أثناء فترة الإنشاء وعمالة دائمة قدرها 500 عامل أثناء فترة التشغيل

•• مشروع شركة أجريام ••

* نظراً لوجود قطعة أرض بمساحة 120 ألف متر مربع بجوار حاجز الأمواج الشرقى فقد تم الإعلان عنها بالصحف الرسمية لإقامة مشروعات مرتبطة بالبتروكيماويات

* وعليه تقدمت شركة أجريام المصرية للمنتجات النيتروجينية والمكونة من كل من (الشركة المصرية القابضة للبتروكيماويات وشركة أجريام الكندية) بعرضها لهيئة الميناء لإقامة مشروع رصيف بحرى ومنطقة تسهيلات للتصدير والشحن والتفريغ لمنتجات مصنع اليوريا المزمع إنشاؤه فى المنطقة الصناعية شرق الميناء.

* ويشمل المشروع الآتى:

– إنشاء رصيف بطول 300 متر وعرض 35 متر وعمق 14.5 متر

– إنشاء منطقة تسهيلات على مساحة 120 ألف متر مربع تشمل تسهيلات للتصدير والشحن والتفريغ

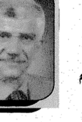
– من المنتظر تداول 1.2 مليون طن سنوياً

– حجم إستثمارات المشروع ككل حوالى 0.5 مليار دولار

– من المنتظر تشغيل عمالة أثناء فترة الإنشاء وقدرها 15000 عامل وأثناء التشغيل 1000 عامل.

أسرة تحرير المجلة

تهنـئ

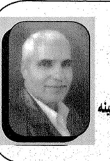


السيـد هانى حسن راشد قنديل

بثقة السيد وزير النقل بتعيينه مديراً عاماً للإدارة العامة للخدمات البحرية بدرجة مدير عام بهيئة ميناء دمياط وتتمنى لسيادته التقدم والنجاح

أسرة تحرير المجلة

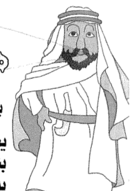
تهنـئ



السيد العميد مهندس

حسن أحمد سعيد أحمد

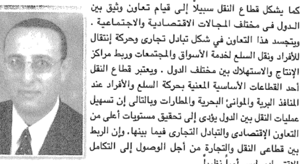
بثقة السيد اللواء رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط بتعيينه مديراً عاماً للإدارة العامة للهندسة الكهروميكانيكية بهيئة ميناء دمياط وتتمنى له التقدم والنجاح



ملامح مشرقة للتعاون والتنسيق العربي

بقلم الدكتور / أيمن النحراوى

يعتبر قطاع النقل من أهم القطاعات التى تلعب دوراً فاعلاً فى تنمية اقتصاديات الدول وتؤثر بشكل مباشر على مجتمعاتها وعلى المستوى المعيشى للأفراد وذلك بفضل مساهمة هذا القطاع بدرجة كبيرة فى تنمية الموارد المالية وتعزيز أنشطة القطاعات الأخرى.



كما يشكل قطاع النقل سبيلاً إلى قيام تعاون وثيق بين الدول فى مختلف المجالات الاقتصادية والاجتماعية. ويتجسد هذا التعاون في شكل تبادل تجارى وحركة إنتقال للأفراد ونقل السلع لخدمة الأسواق والمجتمعات وربط مراكز الإنتاج والاستهلاك بين مختلف الدول. ويعتبر قطاع النقل أحد القطاعات الأساسية المعنية بحركة السلع والأفراد عند المنافذ البرية والموانئ البحرية والمطارات وبالتالى إن تسهيل عمليات النقل بين الدول يؤدى إلى تحقيق مستويات أعلى من التعاون الإقتصادى والتبادل التجارى فيما بينها، وإن الربط بين قطاعى النقل والتجارة من أجل الوصول إلى التكامل الإقتصادى ليس أمراً نظرياً.

وإدراكاً منها للدور المؤثر لقطاع النقل فى تحقيق التكامل الإقتصادى العربى عمدت الدول العربية إلى البحث عن السبل الآيلة إلى تقوية الربط فيما بينها براً وبحراً وجواً وتحديث قطاع النقل فى مختلف الدول العربية وتنمية من خلال الإرتقاء بخدمات هذا القطاع ورفع كفاءتها بإعتبارها توفر الأساس السليم لنجاح فرص التعاون العربى ولها أفضل الأثر فى خفض تكلفة النقل وتأمين سهولة إنتقال الأفراد ومرونة إنسياب حركة التجارة.

إلا أن التجارب قد أثبتت أن فرص تحقيق أية نجاحات فى جهود التكامل العربى تكاد أن تكون محدودة، وتعتبر إتفاقية " دفتر المرور العربى الموحد" من التجارب التى لم تقترن بالنجاح بإعتبار أن الإتفاقية لم يتم التصديق عليها بعد من قبل العدد اللازم من الدول العربية لكى تدخل حيز النفاذ.

وحيث أن الإنتظار قد يطول، أقدمت ثلاث دول عربية هى لبنان، سوريا والأردن، على البحث عن السبل الآيلة إلى تحقيق التكامل العربى وذلك على صعيد الدول الثلاث.

مسيرة التعاون فى مجال النقل بين لبنان، سوريا والأردن:

بدأت مسيرة التعاون الثلاثى فى مجال النقل بين الدول الثلاث، لبنان وسوريا والأردن، بإجتماع ثلاثى لوزراء النقل بحضور الأمين العام للمجلس الأعلى السورى اللبنانى فى بيروت بتاريخ 2001/4/9 ومن ثم توالت الإجتماعات التى تعقد بصورة دورية على مستوى وزراء النقل وتم تشكيل عدة لجان فنية متخصصة مشتركة التى تعقد بدورها إجتماعات تحضيرية مشتركة يتم خلالها إعداد الدراسات ومشاريع الإتفاقيات والأنظمة المطلوبة لتنفيذ التوصيات التى تصدر عن إجتماعات وزراء النقل فى الدول الثلاث.

أما ثمرة هذه الإجتماعات فتتمثل بما يلى:

١ - المشاريع المنجزة

* دفتر المرور والمكث المؤقت للمركبات المنفذ بموجب بروتوكول لتوحيد قواعد وإجراءات المرور والمكث المؤقت للمركبات الأردنية والسورية واللبنانية بين أراضى الدول الثلاث وعبرها بالترانزيت.

* نظام الحمولات المحورية المنفذ بموجب مذكرة تفاهم بشأن توحيد أنظمة الحمولات المحورية للشاحنات الأردنية والسورية واللبنانية لنقل البضائع داخل الدول الثلاث وبينها وعبرها بالترانزيت التى تم التوقيع عليها من قبل وزراء النقل فى الدول الثلاث فى بيروت بتاريخ 2002/10/22 وتم بدء العمل بهذا النظام إعتباراً من 2003/1/1.

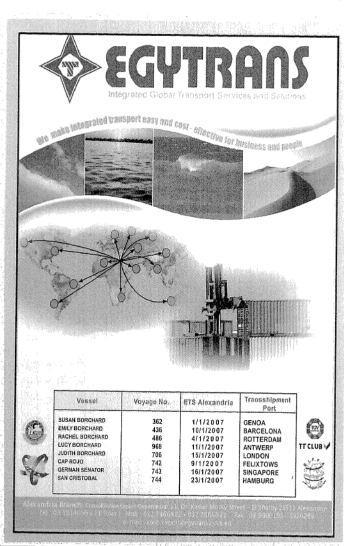
* توحيد وثائق نقل البضائع بين الدول الثلاث (لبنان - سوريا - الأردن) بموجب مذكرة تفاهم تم التوقيع عليهامن قبل وزراء النقل فى الدول الثلاث فى عمان بتاريخ 2004/1/12 وسيبدأ العمل بها إعتباراً من 2004/6/1.

* توحيد تعليمات نقل المواد الخطرة أو المواد القابلة للإنفجار على الطرق فى الدول الثلاث (لبنان - سوريا - الأردن) بموجب مذكرة تفاهم تم التوقيع عليها من قبل وزراء النقل فى الدول الثلاث فى عمان بتاريخ 2004/1/12 وسيبدأ العمل بها إعتباراً من 2004/7/1.

* إتفاق فى مجال الملاحة البحرية التجارية والنقل البحرى بين حكومات الجمهورية اللبنانية والجمهورية العربية السورية والمملكة الأردنية الهاشمية تم التوقيع عليه من قبل وزراء النقل فى الدول الثلاث فى عمان بتاريخ 2004/1/12.

المشاريع قيد الإنجاز:

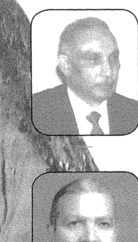
- إتفاق تعاون فى مجال النقل البرى الدولى والعبور للأشخاص والبضائع بين الدول الثلاث.
- دراسة موضوع الرسوم والضرائب والبدلات المفروضة على الشاحنات وبضائع الدول الثلاث من أجل دمجها ضمن رسم واحد وإزالتها تدريجياً.
- دراسة شاملة للتعاون المشترك فى تبادل نقل بضائع الدول الثلاث عبر موانئها، حيث تم تكليف الإسكوا من قبل وزراء النقل فى الدول الثلاث لإعداد دراسة الجدوى الإقتصادية لتسهيل تبادل البضائع عبر موانئ وأراضى الدول الثلاث وذلك فى ضوء الشروط المرجعية التى تم إعدادها من قبل فريق عمل ثلاثى مشترك. وقد صدرت هذه الدراسة فى شهر أيلول/ سبتمبر 2003 فى ثلاث وثائق: الأولى "وثيقة دراسة الجدوى الإقتصادية لتسهيل تبادل البضائع عبر موانئ وأراضى الأردن وسوريا ولبنان "والثانية" نظام معلومات النقل المتكامل فى المشرق العربى - معلومات الوضع الراهن لتبادل البضائع عبر موانئ وأراضى الأردن وسوريا ولبنان "والثالثة" منهجية التنبؤ المستقبلى والتقييم الإقتصادى لسيناريوهات تسهيل تبادل البضائع عبر موانئ وأراضى الأردن وسوريا ولبنان



Vessel	Voyage No.	ETS Alexandria	Transshipment Port
SUSAN BORCHARD	362	1/1/2007	GENOA
EMILY BORCHARD	436	10/1/2007	BARCELONA
RACHEL BORCHARD	486	4/1/2007	ROTTERDAM
LUCY BORCHARD	968	11/1/2007	ANTWERP
JUDITH BORCHARD	706	15/1/2007	LONDON
CAP ROJO	742	9/1/2007	FELIXTOWS
GERMAN SENATOR	743	16/1/2007	SINGAPORE
SAN CRISTOBAL	744	23/1/2007	HAMBURG

النقل البرى فى مصر..
ونظرة واقعية للمستقبل ..

يعتبر ملف النقل البرى فى مصر من الملفات الشائكة التى تحتاج إلى عناية فائقة حال تناولها بالبحث والدراسة. فمنظومة النقل معقدة ومتداخلة.. فالطرق المصرية عليها ما عليها من ملاحظات. والشاحنات التى تنطلق على هذه الطرق ليست على المستوى المطلوب .. وقادة تلك الشاحنات أسوأ ما فى منظومة النقل عموماً. أما التشريعات والقوانين التى تحكم منظومة النقل فهى تحتاج إلى إعادة نظر وصياغة وفق المستجدات التى طرأت على حجم التجارة المصرية. إننا بصدد إلقاء الضوء على منظومة النقل البرى للبضائع وليس للركاب عن مصر. إننا نحاول أن نضع "خطة عمل" للنهوض بهذه المنظومة وهذا القطاع. إننا نحاول أن تكون المصارحة والمكاشفة هى العنوان وهى السبيل الأمثل للوصول إلى الصورة المثالية المرجوة.



الأستاذ/ جلال أبو الفتوح
وكيل أول وزارة المالية ورئيس مصلحة الجمارك

دعم كامل لبرامج تطوير منظومة النقل البرى



اللواء محمد أحمد ابراهيم يوسف
رئيس الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

جهود ضخمة على طريق شاق وطويل



د/أحمد عيسوى صالح
عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

النقل البرى فى مصر لا يخضع لسيطرة وزارة النقل



بقلم ربان/ فاروق عبد المنعم الصايغ
خبير ومستشار بحرى

روشتة عاجلة للإرتقاء بصناعة النقل البرى

مهندس محمد عبد الله كرار
خبير استشارى للسيارات - مجموعة أميرال

العنصر البشرى هو محور عملية التطوير

الأستاذ/ جلال أبو الفتوح وكيل أول وزارة المالية ورئيس مصلحة الجمارك

- عملت المصلحة على تقديم العديد من التسهيلات بالنسبة لشركات النقل فى مجال خروج الشحنات إلى الدول المجاورة، وتخفيض الضرائب الجمركية على قطع غيار السيارات حتى وصلت للفئات الدنيا بالتعريفة الجمركية.
- توفير أسطول نقل برى بمواصفات قياسية وخصوصا التى تنقل الحاويات

لقد أدت مشاكل قطاع النقل البرى فى مصر وضعف قدراته سواء بالنسبة للقطاع الخاص أو قطاع الأعمال العام فى عدم إقتناء شاحنات جديدة ومن ثم تقادم الأسطول بدرجات متفاوتة وقد أدى هذا إلى سيطرة الشاحنات الخارجية على نقل البضائع المتبادلة بين مصر ودول الشرق الأوسط.
إلا أنه نظراً لما تقوم به الحكومة المصرية من تشجيع الإستثمار والتجارة فقد قامت بمد قطاع النقل بالعديد من الصلاحيات والتسهيلات التى قد ساهمت بلا شك فى النهوض بهذا القطاع ورفع معدلات الإنتاج ومعدلات الدوران السريعة لوسائل النقل وسهولة وإنسيابية تدفق البضائع، وإيماناً من مصلحة الجمارك بدور قطاع النقل فى تسهيل حركة التجارة وإنتقال رؤوس الأموال فقد عملت المصلحة على تقديم العديد من التسهيلات بالنسبة لشركات النقل فى مجال خروج الشحنات إلى الدول المجاورة، وتخفيض الضرائب الجمركية على قطع غيار السيارات حتى وصلت للفئات الدنيا بالتعريفة الجمركية
- إلا أن هذا الأمر لم يؤدى إلى تشجيع قطاع النقل البرى للخروج خارج الحدود والقيام بدور ملموس فى نقل تجارة مصر الخارجية.

ومن أهم معوقات النقل التى تؤثر على تنمية التجارة العربية البينية:-

تؤثر عوائق النقل بصورة مباشرة وغير مباشرة على تنمية التجارة المصرية والواقع يشير إلى إهتمام معظم الدول العربية بهذا القطاع من خلال الإستثمارات الضخمة التى وضعت لتطويره والقوانين والأحكام التى وضعت لتيسيره إلا أن هذا القطاع فى مصر مازال يعانى من مشاكل ومعوقات تقف عقبة أمام تحسين كفاءته ومنها:
* عدم وجود مؤسسات أو شركات كبيرة تدافع عن مصالح هذا القطاع العملاق.
* تقادم الأسطول المصرى.
* تدنى الأجور.
* ضعف الإستثمارات التى توجه لهذا القطاع رغم أهميته الكبيرة فى تنمية التجارة المصرية.
* عدم توافر كيانات أو شركات قوية للنقل على الطرق والإعتماد بصورة أساسية على الناقل الفردى المالك لمركبة واحدة أو عدد قليل من المركبات.
* ضعف البنية الأساسية وعدم ملاءمتها لنظام النقل البرى متعدد الوسائط وهذا ما ينطبق على شبكات النقل وبعض الموانئ والمعدات اللازمة من أوناش ووحدات متحركة كعربات السكك الحديدية من أنواع رديئة لا تناسب مع تحميل اللوارى فوقها.
* تقادم معدات المناولة خاصة بالسكك الحديدية والموانئ النهرية وبعض الموانئ البحرية.
* ضعف الإحصائيات الدقيقة عن سوق النقل فى الدول النامية ومنها مصر بما يعوق وجود سوق جيد للعرض والطلب على هذه الخدمة.
* وجود منافسة غير عادلة بين وسائل النقل الداخلى بسبب إتباع سياسات تسعير مختلفة من قبل كل وسيلة إلى جانب خضوع كل وسيلة لجهات إدارية مختلفة.
* عدم تطوير التشريعات والنظم التى تحكم النقل البرى لتساير متطلبات نظام النقل متعدد الوسائط.

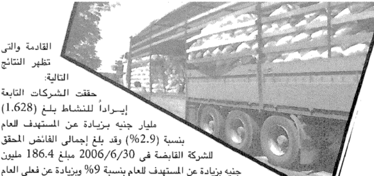
ومن أهم المقترحات لزيادة كفاءة وفعالية هذا القطاع:

- تحقيق التكامل الإستراتيجى للنقل على المستوى القومى بهدف الإستثمار الأمثل والتوظيف الجيد لمشروعات النقل التى تعد أهم عناصر البنية الأساسية للدولة وتمثل عنصراً مهماً للإقتصاد القومى مما يستلزم أهمية إستمرار وضع نظم وآليات واضحة تعتمد على التخطيط العلمى السليم وتهدف إلى تطوير هذا القطاع الأمر الذى يقتضى المساهمة فى قيام بدور الناقل وتهيئة المناخ لدفع القطاع الخاص للمشاركة فى مشروعات النقل من خلال ضوابط تكفل أداء الجهات المختصة فى الأشراف على قطاع النقل وآلية تحقيق التكامل المشترك بين الحكومة والقطاع الخاص.
- تطوير الهيئات الإقتصادية العامة فى خدمات النقل من خلال إعادة الهيكلة التمويلية للهيئات الإقتصادية القائمة وتطويرها وتحديثها بما يحسن من أوضاعها المالية ويزيد من إعتمادها على مواردها الذاتية وكذا عدم تحميل الهيئات بقيمة تكلفة البنية الأساسية للمشروعات التى تديرها ورفع رأس مال الهيئات بقيمة الإستثمارات التى تمت وتحقق مردوداً إقتصادياً وإضافتها إلى أصول الهيئات.
- تحقيق مستوى أفضل للأمن والسلامة كمطلب أساسى يستدعى الأهتمام الأقصى لإنتهاج خطة متكاملة فى هذا الصدد من منطلق الحرص على حق المواطن فى الحياة الآمنة.
- إنشاء شبكات طرق جديدة قياسية تربط ما بين مواقع الإنتاج والموانئ البحرية.
- توفير أسطول نقل برى بمواصفات قياسية وخصوصاً التى تنقل الحاويات.
- العمل على توفير محطات برية وجوية ونهرية مجهزة بالمعدات اللازمة للمناولة وتجهيزات التخزين.
- العمل على إيجاد شبكة معلومات تغطى شبكات النقل وتوفر القدرة على الإتصال والمتابعة والرقابة.
- العمل على إيجاد محطات برية ومراكز توزيع وتجميع لتسهيل التدفق اللوجيستى.
- لا تزال شبكة الطرق البرية فى مصر تعانى من نقص الوصلات وإختناقات حول المدن الكبرى ووجود أجزاء ومقاطع دون المستوى الفنى الأمر الذى يعيق حركة الشاحنات.
- أخيراً فإن النقل البرى نظام مادى متكامل للنقل الدولى يحكمه نظام قانونى جديد يهدف إلى تيسير حركة التجارة فهو عنصر أساسى مع المعلومات والاتصالات لتحقيق زيادة الإنتاجية كماً ونوعاً، ومما لاشك فيه أن القدرة على تحقيق معدلات إنتاجية عالية ومعدلات دوران سريعة لوسائل النقل وسهولة وإنسيابية تدفق البضائع وتحقيق أعلى قدر من السلامة والأمان لخدماتها يتوازى بلا شك مع التطور المهارى والتقنى للموارد البشرية وإستخدام تقنيات معقدة بالإضافة إلى التطبيق الحازم لمعايير السلامة فى مجالات النقل المختلفة وتوزيع البضائع والإلتزام بالمعايير القياسية فى هذه المجالات.

اللواء محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

الجهود المبذولة من الشركة القابضة لم تتوقف وسيظل التحديث والتطوير هما السمة الأساسية للعمل بالشركة القابضة وشركاتها لمواصلة دعم حركة العمل العام لتحقيق المزيد من الإنجازات المتكاملة المتواكبة مع حركة التطور العالمى

الشركة القابضة للنقل البحرى تعد واحدة من أكبر الشركات فى مصر وهى تتعامل مع الكثير من الأنشطة الجماهيرية والحيوية التى تساهم فى دعم الإقتصاد القومى إلى جانب مسئوليتها الإجتماعية تجاه نقل الركاب بين الأقاليم فهى تتعامل مع الملايين من المواطنين يومياً وتقدم خدماتها بأسعار مناسبة فى ضوء توجيهات الحكومة لحماية محدودى الدخل.
ورغم هذه المسئولية الكبرى فقد تمكنت الشركة من تحقيق نتائج جيدة فى العام المالى الماضى وقد ظهر ذلك فى نتائج أعمالها من خلال الجمعيات العمومية للشركات التابعة لها التى عقدت مؤخراً حيث حققت أرباحاً جيدة بعد التحسن الكبير فى الإيرادات على مستوى شركات تداول الحاويات والنقل البرى.
ويرجع هذا التحسن فى نتائج الأعمال إلى الإدارة الجيدة لإصول هذه الشركات التى ركزت على تعظيم العائدات رغم صعوبات التشغيل والمنافسة الحادة وهذه النتائج الجيدة ترجع إلى المساندة والدعم من جانب الدكتور محمود محيى الدين وزير الإستثمار للإستمرار فى برنامج الإصلاح الذى يهدف إلى النهوض بهذه الشركات والعمل بقدر المستطاع إلى تحقيق خطة الإصلاح المالى والإدارى إعتماداً على إعادة الهيكلة.
حيث تشهد المرحلة المقبلة خطوات الإصلاح من خلال ضخ إستثمارات جديدة تساهم فى دعم المركز المالى للشركات إلى جانب الإرتقاء بمستوى الأداء وتحسين أدوات الإنتاج والتشغيل حتى تتمكن من المنافسة التى تشهدها السوق حالياً خاصة فى مجال تداول الحاويات ونقل الركاب بين المحافظات.
وتمارس الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى أعمالها من خلال شركاتها التابعة وكذا التى تساهم فى رؤوس أموالها وعددها (23) شركة متخصصة فى مجالات النقل البحرى والبرى والنهرى والخدمات المرتبطة بها بالإضافة إلى مساهمتها فى الشركات المشتركة وتتفاوت نسب المساهمة فى هذه الشركات من شركة إلى أخرى حيث تصل فى حدها الأدنى إلى 5% وفى حدها الأقصى 100%.
وعلى الرغم من تأثر نتائج الشركات التابعة بالعديد من المؤثرات الخارجية عن الشركات والتى أدت إلى إنخفاض إيرادات النشاط الجارى لبعض هذه الشركات فقد زاد إجمالى الفوائض المحققة عن العام من خلال زيادة الفائض لبعض الشركات أو إنخفاض العجز أو تحول بعض الشركات من تحقيق عجز فى الأعوام السابقة إلى فائض هذا العام، ولقد تم ذلك من خلال جهود إدارة هذه الشركات لتنمية الإيرادات مع ترشيد أوجه الإنفاق من أجور ومستلزمات سلعية وخدمية.
وسيتم مناقشة نتائج الشركة القابضة والعديد من الموضوعات الأخرى التى تتعلق بإدارة الأصول والإستثمارات المملوكة لها وذلك خلال إجتماع الجمعية العامة للشركة خلال الأيام



القادمة والتى تظهر النتائج التالية:
حققت الشركات التابعة إيراداً للنشاط بلغ (1.628) مليار جنيه بزيادة عن المستهدف العام بنسبة (2.9%) وقد بلغ إجمالى الفائض المحقق للشركة القابضة فى 2006/6/30 مبلغ 186.4 مليون جنيه بزيادة عن المستهدف للعام بنسبة 9% وبزيادة عن فعلى العام السابق بنسبة 6%.

فبالنسبة لشركات النقل البحرى فقد حققت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع صافى ربح قبل الضريبة بلغ (140.1) مليون جنيه بنسبة تطور عن المستهدف بلغت (13.9%) وعن العام الماضى بنسبة (6%) كما حققت شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع صافى ربح قبل الضريبة بلغ (92.037) مليون جنيه بنسبة تطور عن المستهدف بلغت (33.4%) وعن العام الماضى بنسبة (1.5%) وكذا فقد حققت شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع صافى ربح قبل الضريبة بلغ (116.8) مليون جنيه بنسبة تطور عن المستهدف بلغت (13%) أما شركة القناة الملاحية فقد حققت صافى ربح قبل الضريبة بلغ (44.3) مليون جنيه بنسبة تطور عن المستهدف بلغت (23.1%) وبزيادة عن المقارن للعام الماضى بنسبة (4%) وشركة المستودعات المصرية العامة حققت صافى ربح قبل الضريبة بلغ (15.6) مليون جنيه.

وأما شركات النقل البرى فقد حققت شركة شرق الدلتا للنقل والسياحة صافى ربح قبل الضريبة بلغ (11.8) مليون جنيه كما حققت شركة غرب ووسط الدلتا صافى ربح قبل الضريبة بلغ (8.5) مليون جنيه بنسبة تطور عن المستهدف بلغت (46.9%) وبزيادة عن المقارن للعام الماضى بنسبة (21.6%) أما شركة الوجة القبلى للنقل والسياحة فقد حققت صافى ربح قبل الضريبة بلغ (2.9) مليون جنيه بنسبة تطور عن المقارن للعام الماضى بنسبة (81.2%) .

وعموماً فإن الجهود المبذولة من الشركة القابضة لم تتوقف وسيظل التحديث والتطوير هما السمة الأساسية للعمل بالشركة القابضة وشركاتها لمواصلة دعم حركة العمل العام لتحقيق المزيد من الإنجازات المتكاملة المتواكبة مع حركة التطور العالمى الذى سيعود بالنفع على الإقتصاد الوطنى بالإضافة إلى التوافق مع برنامج إدارة الأصول لوزارة الإستثمار ومن خلال طرح العديد من الشركات للمستثمرين وذلك بمختلف أساليب التعاون أو المشاركة . ومسئولية الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى إدارة الأصول المملوكة للدولة وتعظيم إيراداتها.

د/أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

- تبلغ أعداد عربات نقل البضائع فى 2003/1/1 (484797) عربة
- قدرت الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل فى دراسة تنظيم نقل البضائع على الطرق تم إجرائها عام 2004 بمقدار 421.43 مليون طن.

يعمل فى مجال نقل البضائع على الطرق البرية ما يلى :

أولاً: القطاع الخاص ويشمل:

1- شركات قطاع الأعمال الخمسة تحت إشراف الشركة القابضة للنقل البرى والبحرى وتعمل هذه الشركات فى ظل القانون 159 لسنة 1981 بعد أن ملكتها الشركة القابضة للعاملين، وتمتلك هذه الشركات 1349 شاحنة بمتوسط عمر 15 سنة بطاقة 7.5 مليون طن طبقا لبيانات 2002 / 2003 .

2- الجمعيات التعاونية للنقل البرى للبضائع حيث توجد جمعية فى كل محافظة ويبلغ عدد العربات التابعة لها وتعمل فى نطاقها 18241 عربة طاقتها 28.2 مليون طن.

3- الأعضاء مالكى عربات النقل والغير مقيدين فى الجمعيات التعاونية.

4- أربعة شركات تعمل فى ظل قانون الاستثمار رقم 43 لسنة 1973 متخصصة فى النقل وهي: شركة الإسماعيلية للنقل – شركة بورسعيد الوطنية – الشركة المصرية الأمريكية – الشركة المصرية الحديثة للنقل.

5- ثلاث شركات خاصة تعمل بأجر هي: كايرو ثرى إن بدمياط – المتحدة للنقل بالقاهرة – العالمية للنقل بالعاشر من رمضان.

ثانياً: الشركات العامة التابعة لمختلف الشركات القابضة التابعة لوزارة الاستثمار والغير متخصصة فى النقل وتمتلك لوارى لنقل منتجاتها الخاصة.

مواصفات أسطول العربات فى 2003/1/1

1- الأعداد: تبلغ أعداد عربات نقل البضائع فى 1 / 1/ 2003، 484797 عربة منها قطاع عام 25050 عربة بنسبة 5.26% وللقطاع الخاص شامل الشركات التابعة لقطاع الأعمال العام (الشركة القابضة للنقل البرى والبحرى 459747 عربة بنسبة 94.8%) وهى موزعة كما يلى على المحافظات:

المحافظة	قطاع عام		قطاع خاص		جملة	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%
القاهرة	17886	71.4	80159	17.4	98045	20.2
الإسكندرية	1458	5.8	26456	5.8	27914	5.8
الجيزة	112	0.5	61825	13.4	61937	12.8
الشرقية	153	0.6	34863	7.6	35016	7.2
القليوبية	868	3.5	19331	4.2	20199	4.2
الدقهلية	209	0.8	31983	7.0	32192	6.6
الغربية	398	1.6	25507	5.5	25905	5.3
جملة	21084	84.2	280124	60.9	301208	62.1
باقى المحافظات	3966	15.8	179623	39.1	183589	37.9
إجمالى عام	25050	100	459747	100	484797	100

من الجدول يتبين أن محافظة القاهرة تستأثر بنسبة 20.2% من إجمالى الأسطول وعلى 71.4% من تلك التابعة للقطاع العام، 17.4% للقطاع الخاص يليه محافظة الجيزة التى تستأثر بنسبة 12.8% من الإجمالى و0.5% من القطاع العام، 13.5% من القطاع الخاص، وتستأثر محافظة الشرقية بنسبة 7.2% من الإجمالي، 0.6% من القطاع العام، 7.6% من القطاع الخاص، وبذلك فإن محافظتى القاهرة والجيزة تستأثران أن بنسبة 33% من الإجمالى و71.9% من القطاع العام، 31.1% من القطاع الخاص.

2- الحمولة

وبالنسبة للحمولة بالطن فيوضح الجدول التالى الحمولة طبقاً للمحافظات:

بيــــان	أقل من 3 طن		3 - 5 طن		5 - 15 طن		15 طن فأكثر		إجمــالي	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%
القاهرة	75449	19.4	7063	23.8	15438	23.9	95	11.0	98045	5.2
الإسكندرية	22039	5.6	955	3.2	4835	7.5	85	9.8	27914	5.8
الجيزة	47719	12.3	6028	20.3	8050	12.5	140	16.1	61937	12.8
الشرقية	30164	7.7	1460	4.9	3339	5.1	53	6.1	35016	7.2
القليوبية	15634	4.0	2488	8.4	1993	3.1	84	9.7	20199	4.2
الدقهلية	26471	6.8	1354	4.6	4314	6.7	53	6.1	32192	6.6
الغربية	20482	5.3	1553	5.2	3835	5.9	35	4.0	25905	5.3
جملة	237958	61.1	20901	70.4	41804	64.7	545	62.8	301208	62.1
باقى المحافظات	151675	38.9	8800	29.6	22791	35.3	323	37.2	183589	37.9
إجمالى عام	389633	100	29701	100	64595	100	868	100	484797	100

مما سبق يتبين أن السيارات اللورى الصغيرة حمولة أقل من 3 طن 389633 بنسبة 80.4% من الإجمالى وأن محافظة القاهرة تستحوذ منها على 19.4% بعدد 75449 عربة وأن محافظة الجيزة تستحوذ على 12.3% بعدد 47719 أى أن محافظتى القاهرة والجيزة تستحوذان على 31.7% من اللوارى حمولة أقل من 3 طن وبنسبة 25.8% من إجمالى الأعداد.

فى حين تبلغ نسبة اللوارى حمولة من 3 إلى أقل من 5 طن 29701 بنسبة 6.1% من الإجمالى وأن محافظة القاهرة تستحوذ على 23.8% من عدد اللوارى حمولة من 3-5 طن ومحافظة الجيزة تستحوذ على 6028 وحدة بنسبة 20.3% وأن محافظتى القاهرة والجيزة تستحوذان على 13091 لورى بنسبة 44.1% من إجمالى عدد هذه الفئة.

وبذلك فإن أعداد اللوارى حمولة أقل من 5 طن تبلغ 419334 لورى بنسبة 86.5% وأن باقى الحمولات يبلغ عددها 65463 لورى بنسبة 13.5% وأن محافظتى القاهرة والجيزة تستأثران بعدد 136259 لورى بنسبة 28.1% من الإجمالى وبنسبة 32.5% من عدد اللوارى أقل من 5 طن وبالنسبة لحمولة العربات التابعة للقطاع الخاص فإن عددها يبلغ 459747 وحمولتها 1145.32 ألف طن بنسبة 94.8%، 92.2% من الإجمالى على الترتيب وتبلغ حمولة العربات أقل من 3 طن 561.47 ألف طن بنسبة 49% من حمولة الوحدات التابعة للقطاع الخاص وتلك التى تبلغ حمولتها من 3 إلى أقل من 10 طن 497.5 ألف طن بنسبة 43.4% والعربات 10 طن فأكثر 86.35 ألف طن بنسبة 7.6% وبالنسبة للعربات التابعة للقطاع العام فإن عددها يبلغ 25050 عربة بنسبة 5.2% من الإجمالى وحمولتها 96.7 ألف طن بنسبة 7.8% من إجمالى الحمولات وتلك التى تبلغ حمولتها أقل من 3 طن تبلغ 22.98 ألف طن بنسبة 23.8% من حمولات القطاع العام وتلك التى تبلغ حمولتها من 3 إلى أقل من 10 طن تبلغ حمولتها 56.9 ألف طن بنسبة 58.8% والتى تبلغ حمولتها 10 طن فأكثر 16.82 ألف طن بنسبة 17.4% .

3 - **نوع الوقود:**

تبلغ عدد اللوارى التى تعمل بالبنزين 113469 لورى بنسبة 23.4% من الأجمالى وأن عدد اللوارى التى تعمل بالسولار يبلغ 371328 لورى بنسبة 76.6% وعدد لوارى القطاع العام التى تعمل بالبنزين 6649 لورى بنسبة 26.5% من لوارى القطاع العام وعددها 25050 وأن عدد اللوارى التى تعمل بالسولار 18401 بنسبة 73.5% وعدد لوارى القطاع الخاص وقطاع الأعمال العام التى تعمل بالبنزين يبلغ 106820 بنسبة 23.2% من إجمالى اللوارى الخاصة وعددها 459747 وأن عدد اللوارى التى تعمل بالسولار يبلغ 352927 بنسبة 76.8% .

4 - **بالنسبة لسنة الصنع:**

عدد اللوارى التى يرجع سنة صنعها قبل عام 1970 يبلغ 17712 بنسبة 3.7% وعدد اللوارى التى يرجع سنة صنعها ما بين 1970 و 1990 يبلغ 276942 بنسبة 57.1% وعدد اللوارى التى يرجع سنة صنعها ما بين 1990 و 2003 يبلغ 190143 بنسبة 39.2 وعدد اللوارى التابعة للقطاع العام بالترتيب السابق يبلغ 370 بنسبة 1.5% ، 16701 بنسبة 66.7% ، 7979 بنسبة 31.8% وعدد اللوارى التابعة للقطاع الخاص وقطاع الأعمال العام بالترتيب السابق يبلغ 17324 بنسبة 3.8% ، 265864 بنسبة 57.8% ، 176541 بنسبة 38.4%.

5 - **بالنسبة لشكل الصندوق (العربات الثلاجة)**

يبلغ عدد عربات الثلاجة 1923 بنسبة 0.4% من إجمالى اللوارى وعددها 484797 منها للقطاع العام 112 بنسبة 0.5% عن لوارى القطاع العام وللقطاع الخاص 1811 بنسبة 0.4% من لوارى القطاع الخاص.

وأن عدد العربات الثلاجة التى يرجع سنة صنعها قبل عام 1970 يبلغ 42 عربة بنسبة 2.2% من العربات الثلاجة ، والتى يرجع سنة صنعها مابين 1970 و 1990 يبلغ 637 عربة بنسبة 33.1% والتى يرجع صنعها ما بين 1990 و 2003 يبلغ 1244 بنسبة 64.7% وأن عربات الثلاجة المملوكة للقطاع العام يبلغ 112 عربة بنسبة 5.8% من إجمالى العربات الثلاجة وأن عدد العربات التى يرجع سنة صنعها ما بين 1970 و 1990 يبلغ 77 عربة بنسبة 68.8% من العربات الثلاجة التابعة للقطاع العام، وأن العربات التى يرجع سنة صنعها ما بين 1990 و2003 يبلغ 35 عربة بنسبة 31.2%والعربات الثلاجة المملوكة للقطاع الخاص يبلغ 1811 بنسبة 94.2% من العربات الثلاجة وأن العربات التى يرجع سنة صنعها قبل عام 1970 يبلغ 42 عربة بنسبة 2.3% ، والتى يرجع سنة صنعها ما بين 1970-1990 يبلغ 560 عربة بنسبة 30.9% وتلك التى ترجع سنة صنعها ما بين 1990 و2003 يبلغ 1209 بنسبة 66.8% .

تقدير حجم النقليات بين المدن على الطرق البرية

قدرت الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل فى دراسة تنظيم نقل البضائع على الطرق فى مصرالتى تم إجراؤها عام 2004 بمقدار 421.41 مليون طن عام 2002/ 2003 منها مواد الإنشاء 204.88 مليون طن بنسبة 48.6% وأن هذا الحجم تم توزيعه كما يلى:

24.43 مليون طن للجمعيات التعاونية

5 مليون طن للشركات التى تشرف عليها الشركة اتلقابضة للنقل البرى والبحرى والتى سبق تصنيفها ضمن القطاع الخاص 392 مليون طن لباقى الجهات (وتشمل القطاع الخاص أفراد وشركات القطاع الخاص والشركات غير المتخصصة فى النقل وهى الشركات النوعية التابعة لقطاع الأعمال العام.

وهذا التقدير مبالغ فيه ولا يتمشى مع الواقع فمن غير المقبول أن تمثل مواء الإنشاء هذا الحجم الكبير 204.88 مليون طن خاصة وأن معظم مواد الإنشاء لا يتم نقلها بين المدن لمسافات طويلة هذا فضلاً عن أن أسطول العربات التى تعمل بين المدن يبلغ عددها 95164 عربة وهى تلك التى تزيد حمولتها عن 3 طن كما سبق أن أوضحنا وتبلغ حمولتها 657.6 ألف طن وإذا ما أضفنا المقطورات وعددها 33605 والتى تبلغ حمولتها حوالى 520.5 ألف طن وبذلك فإن طاقة النقل تبلغ 1178.1 ألف طن وأن عدد العربات والمقطورات يبلغ 128769 عربة ومقطورة وأن الشركات

ا المتخصصة فى النقل التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى نقلت 5 مليون طن وهى تمتلك 1349 عربة بمتوسط 3706.4 طن/ سنة وأن الجمعيات التعاونية نقلت 24.43 مليون طن وأن عدد عرباتها 18241 عربة وبمتوسط يبلغ 1339.3 طن/سنة وأن متوسط ما تم نقله لهما هو 2779 طن للوحدة /سنه وأن باقى الأسطول من عربات ومقطورات يبلغ 109179 وحدة ويفرض أن يعمل بمتوسط يفوق الجمعيات التعاونية بمقدار 30% فإن إنتاجية العربة يبلغ 1740 طن/سنة وبذلك فإن إجمالى ما يتم نقله بباقى الجهات يبلغ حوالى 190 مليون طن وبذلك يكون إجمالى ما تم نقله فى عام 2002/ 2003 هو حوالى 220 مليون طن وذلك نظراً لأن العربات المملوك لشركات القطاع العام غير المتخصصة فى النقل لا تعمل بكفاءة مثل الشركات المتخصصة أو الجمعيات التعاونية ولأنه يعمل بمثابة تشهيلات لهذه الشركات وأن عدد عرباته ومتطوراته يبلغ 11877 وحدة بنسبة 9.2 % من عدد العربات والمقطورات العاملة من المدن وعددها 128769 وبنسبة 10.9% من الباقى وهو 109179 هذا فضلاً عن أن هيكل عمر العربات مرتفع:

3.6% من الأسطول قبل عام 1970 (أكثر من 33 عاماً)

13.8% من الأسطول ما بين 1970 و1980 (33 عاماً - 23عاماً)

43.4% من الأسطول ما بين 1980 و1990 (23 عاماً - 13 عاما)

39.2% من الأسطول ما بين 1990 و2003 (13 عاماً فاقل)

أهم الملاحظات

- بالنسبة لتكنولوجيا العربات فهى متخلفة حيث أن العربات الثلاجة ويبلغ عددها 1923 عربة بنسبة 0.4% من إجمالى العربات كما سبق أن أوضحنا وأن غير إقتصادية التشغيل فى أغلبها ولذا فإن البرادات الأردنية والسورية تغزو سوق النقل فى مصر وتخالف إتفاقيات نقل البضائع بينها وبين مصر ولذا يلزم تدعيم النقل المبرد والمجمد بالبردات لماله من أهمية فى نقل الخضروات والفاكهة واللحوم والأسماك والدواجن وتقليل الفاقد فى نقلها بالعربات العادية وذلك بتشجيع إنشاء شركات النقل المبرد والمجمد.

ويتم نقل الحاويات بعربات السطح بطريقة بدائية ويلزم تشجيع بإنشاء الشركات لنقل الحاويات باللوارى المتطورة المتخصصة فى نقل الحاويات.

- إنالعربات لا تلتزم بالحمل المحورى على الطرق ولا تلتزم أيضاً بالحمولة المقررة للوحدة طبقاً لترخيصها مما يعود بالضرر على شبكة الطرق العامة وتدميرها وتلجأ العربات لذلك لزيادة إيرادتها.

- إن وزارة النقل لا تضع تعريفة لنقل البضائع والمهمات باللوارى وذلك طبقاً لما ورد بالقانون رقم 64 لسنة 1970 بتنظيم نقل البضائع على الطرق والذى لم يتم تفعيله حيث لم تصدر لائحته التنفيذية؟ ولذا فإن التعريفات المعمول بها على الطرق البرية متباينة وإجتهادية وأن هذا القطاع - النقل البرى على الطرق - بعيد عن مسئولية وزارة النقل ولا يخضع لسيطرتها.

- البيانات الخاصة باللوارى والتى تعلنها الإدارة المركزية للمرور إجمالية لعدد اللوارى وعدد المقطورات وليست مصنفة بأى شكل والترخيص واحد للورى الكبير والصغير أو الصغير وينبغى تطويرها هذا النظام لتصدر البيانات موزعة لسنة الصنع والحمولة وغير ذلك من المواصفات وأن تقوم وزارة النقل بوضع المواصفات اللازمة لمنح الترخيص للوارى التى تعمل فى محيط داخل المدينة والمواصفات للوارى التى تعمل فى دائرة أوسع بين المدن وتلك التى تعمل بين المحافظات وتلك التى تعمل فى النقل الدولى بين مصر وباقى دول العالم وذلك متبع فى الدول المتقدمة وذلك رفعاً لكفاءة النقل البرى للبضائع وتنظيمه.

ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ خبير ومستشار بحرى

النقل البرى منظومة ذات ثلاث عناصر (الطريق - العربة - العنصر البشرى) والذى إذا أختلت واحدة عن عناصرها أختل الجميع

التجارة والنقل وجهة عملة واحدة المليونير اليونانى أوناسيس

باديءُ ذى بدء أقول أن عمليات النقل البرى تواجه حالياً عالماً متغير السمات والخصائص نتيجة التطورات المتلاحقة خلال العقود الثلاثة الماضية على الأصعدة السياسية والاقتصادية. وترجع أهمية النقل البحرى Land Transport لكونه يتميز عن غيره من وسائل النقل الأخرى.

1- المرونة من حيث الحركة ووقوف وحداته فى أى موقع والقدرة على الوصول إلى أى مكان (مصنع، مخزن، شونة، مستودع ... إلخ) لا تستطيع وحدات النقل الأخرى (سكك حديدية، صنادل نهرية) الوصول إليها.

2- السرعة التى تعتبر من أهم العوامل المؤثرة فى إختيار وسيلة النقل بالمقارنة بوحدات النقل الأخرى (قطارات، صنادل نهرية).

ويعتبر قطاع النقل البرى من القطاعات المهمة للإقتصاد الوطنى حيث يؤدى دوراً هاماً فى دفع عجلة الاقتصاد بما يقدمه للقطاعات الإنتاجية والخدمية الأخرى كذلك يؤدى هذا القطاع دوراً هاماً فى توفير فرص الاستثمار وإستيعاب الأيدى العاملة (سائقين، عتالين، فنيون، إداريون، مديرين) ويعتبر موضوع النقل البرى شائكاً نظراً لتعدد القيود القائمة وكذلك تعدد الجهات المسئولة عن تشغيل هذا القطاع وإدارته فضلاً عن تعدد أنشطة العمل فيه سواء فيما يتعلق ببنيته الأساسية أو نظام التشغيل والإدارة أو بالأساطيل والأفراد والمعدات المستخدمة لتشغيله وصيانته وإنتاجيته ويمكن القول أن النقل البرى منظومة ذات ثلاثة عناصر (الطريق، العربة، العنصر البشرى) والذى إذا اختلت واحدة من عناصرها اختل الجميع.

ويعتبر النقل البرى للبضائع جزء مكمل للعملية الإنتاجية ويعتبر - أيضاً - جزء من عملية التسويق حيث يحقق التكامل بين أماكن الإنتاج وأماكن الاستهلاك ويساهم فى نقل الصادرات والواردات من وإلى أماكن التصنيع والتخزين والموانى البحرية والجوية .

وتمثل شبكات النقل البرى أحد عناصر عناصر البنية الأساسية شديدة الأهمية لعملية التنمية نظراً للدور الهام الذى يقوم به قطاع النقل البرى فى تحقيق إنسياب وتدفق حركة البضائع والتجارة المنقولة والمنتجات الصناعية والغذائية والاستهلاكية من وإلى القطاعات الإنتاجية والتسويقية المختلفة داخل البلاد وربطها بالشبكات الإقليمية والعالمية للطرق البرية.

ويلعب النقل البرى دوراً بالغ الأهمية فى نقل البضائع من وإلى جميع الموانى البحرية والجوية

يفوق إسهام وسائل النقل الأخرى رغم ارتفاع أجرة الشحن بالمقارنة بهذه الوسائل.

وفى مجال خدمات نقل البضائع بالطرق البرية هناك تصنيف لنوعية الوسيلة (ثقيل، خفيف، مقطورة .... إلخ) وتصنيف لنوع البضاعة (معبأة، صب، مجمدة، مثلجة، سائلة، غازية، حاويات، خطرة، بضائع أخرى) .

جدير بالتسجيل إلقاء الضوء على ملامح النقل البرى فى مصر

* تتكون شبكة الطرق البرية من طرق رئيسية وسريعة وفرعية ومحلية بالإضافة إلى الطرق التى تربط عواصم المحافظات بالمدن الرئيسية وأضيف مؤخراً الطريق الساحلى الدولى الذى يربط المغرب العربى بالمشرق العربى ويبدأ من مدينة رفح الفلسطينية وحتى مدينة السلوم على الحدود المصرية الليبية ويمتد على بعد 2 كم بمحاذاة الشريط الساحلى البحر المتوسط لمسافة 1050 كم ويمر بثمان محافظات مصرية وتربطه روافد فرعية لربط الطريق بالطرق الإقليمية.
* تتولى الهيئة العامة للطرق والكبارى بوزارة النقل مسئولية التخطيط والإنشاء والإدارة والرصف والصيانة للطرق البرية (رئيسية، فرعية، محلية).
* أكثر من 75% من أسطول النقل البرى من مختلف الحمولات وكافة الأنواع والموديلات متوسطة وصغيرة وبعضها حالته الفنية متواضعة وأكثر من 89% من هذا الأسطول يعمل من خلال القطاع الخاص ويلاحظ أن العديد من شركات النقل لا يتجاوز عدد أصحابها شخصاً أو أشخاص قلائل وتقوم بعمليات النقل بين المدن وداخلها.
* تشير دراسة لمشروع DEPRA أن 97% من البضائع يتم نقلها على الطرق البرية ومن المتوقع إستمرار هيمنة الطرق على نقل البضائع إلى أن يتم زيادة الطلب على النقل من وسائل أخرى (سكك حديدية، صنادل نهرية).
* من الملاحظات التى لا تخطئها عين المتابع هى أن الطرق الرئيسية البرية لا ينطبق عليها المواصفات الدولية للطرق السريعة ولكنها – فى الغالب الأعم – عبارة عن طرق رئيسية للربط بين المحافظات لأن الطرق السريعة لها مواصفات أخرى ولا يوجد فيها حركة مشاة أو دواب أو نقل بطئ ولا تعاق فيها حركة المرور بل تكون – عادة – معزولة لا تقام حولها مبان أو تعديات متنوعة – بشكل عشوائى – ويكون لها حرم طريق يمتد إلى مسافة مائة متر من الجانبين يخلو من أية اشغالات.
* عدم ملائمة أجزاء معينة من شبكة الطرق البرية فبعضها يتسم بالوعورة والمنحنيات الحادة بالإضافة إلى الزحام Heacy Traffic على الطرق الرئيسية والسريعة كما أن الإضاءة الليلية فى بعض الطرق يمكن تحسينها فضلاً عن الإختناقات المرورية خاصة حول المدن وبداخلها.
* نقص المعلومات عن الشحنات المتوفرة فى طريق العودة – بعد التفريغ – والمتاحة أمام الشاحنات المستخدمة فى نقل السلع المستوردة والمصدرة يؤدى إلى حالة من التشغيل الناقص للشاحنات وهو ما اصطلح على تعريفه باسم مشكلة رحلة العودة Empty Mileage حيث الملاحظ أنه بعد قيام الشاحنات بتفريغ حمولاتها ليس لدى القائم بالتشغيل معلومات جيدة عن كيفية الحصول على حمولات عند العودة مما يرفع تكلفة التشغيل ويؤثر سلباً على أجرة النقل.
* تشير الدراسات العلمية إلى أن 95% من حوادث الطرق تقع بسبب الإنسان أى ما يسمى بالخطأ البشرى سواء كان الخطأ من السائقين أو نتيجة إهمال الصيانة وحوادث الطرق وكوارثها تؤدى إلى قتل آلاف المصريين سنوياً وأسبابها متعددة منها رعونة واستهتار السائقين والسرعة الجنونية فضلاً عن قيام بعضهم بتعاطى المواد المخدرة وخلافه وتصادم وانقلاب السيارات وعدم التحقق من استيفاء ضمانات السلامة أو احترام قواعد المرور قصداً.
* إرتفاع تكلفة ثلاثى المصروفات الجارية للشحنات (رأس المال، الفوائد البنكية، قطع الغيار) وتخضع وسائل تحديد أسعار النقل – غالباً – لقوى السوق وأعداد السيارات المتاحة والمسافات المقطوعة.

إن ألف باء التقدم المنشود لتنمية وتدعيم منظومة النقل البرى فى مصر هو :

(1) شبكات طرق برية حديثة ومتكاملة تغطى طول البلاد وعرضها (حرة، سريعة، رئيسية، إقليمية).

(2) صناعة نقل بالشاحنات تتسم بالكفاءة وبالأعداد المطلوبة (شاحنات، سائقين، فنيون، إداريون).

(3) تنسيق (تناغم) التعاون بين الوزارات والأجهزة المعنية (وزارة النقل، الهيئة العامة للطرق والكبارى، الإدارة العامة للمرور، مصلحة الجمارك).

كما يتطلب الأمر للأرتقاء بالخدمات ورفع كفاءة الأداء:

أولاً: إعادة التخطيط الإستراتيجى للنقل البرى فى مصر ربط كل أجزاء مصر ومراكزها الصناعية والتجارية وموانيها البحرية بطرق عاليه المواصفات حتى يتسنى وصول البضائع إلى المكان المناسب فى الوقت المناسب وبالنولون المناسب مع التمييز بين الطرق الأكثر إلحاحا وتلك المرتبطة بالأمد المتوسط وغيرها المتصل بالأمد الطويل.

ثانياً: تحسين إنتاجية النقل البرى عن طريق تحسين وتوسيع وتطوير شبكة الطرق الموجودة حالياً ورصفها بأسلوب يتفق مع المواصفات الدولية وصيانتها وأنارتها بحيث تصبح الطرق بأنواعها شرايين متصلة صالحة للحركة بلا عوائق أو إختناقات فضلاً عن ربطها بشبكات الطرق الحديثة المزمع إنشاؤها وبما يتولد عنه إزدهار وإنسياب وسهولة حركة النقل والتجارة.

ثالثاً: الإزالة الفورية لأى تعديات أو تقاطعات عرضيه من المواطنين على حرم الطريق (رئيسى سريع) برفع كفاءة هذه الطرق والمحافظة على أرواح المواطنين.

رابعاً: تشجيع إنشاء شركات إستثمارية لبناء الطرق البرية الحره متعددة الحارات بنظام B. O. T وشركات نقل دولية مشتركة مع تحديد نسبة مئوية تصدى للملكية الأجنبية وذلك لخلق محاور نقليه جديده خاليه من التقاطعات مع توفير أعلى درجات الأمان والخدمات المساعدة (إتصال – إسعاف- إنقاذ- إصلاح خفيف لمختلف وسائل النقل البرى وبما يؤدى إلى التوسع فى إستخدام نظام النقل المتعدد الوسائط فى ظل تعاظم إتجاه التحويه وفى الأحوال من الأهمية بمكان ملاحظة أمرين:

الأول: النظر بعناية فى تحديد وجود أيدى عاملة أجنبيه تعمل فى مجال النقل البرى حتى لايؤدى ذلك إلى رفع درجة البطالة المحليه.

الثانى: التأكيد على وجود تكنولوجيا متقدمة وأدارة متحررة ومهارات فنية Know How

خامساً: فى إطار التحليل الموضوعى للأحوال السائدة حالياً فى قطاع النقل البرى تبرز خمسة تحديات رئيسية لطالب الخدمة من طرق وعماله وهى:

1 – النمو المطرد فى حجم التجارة المنقولة براً مما يتطلب تحديد خريطة جديدة لشبكات النقل البرى وتحديد المشاكل الموجودة بها ووضع الحلول المناسبة لها.

2 – الرؤية الإدارية السباقة لتنظيم المرور.

3 – المرونة الكافية فى تطبيق نظام تحصيل الغرامات الفورية منعاً لعطل الشاحنة أو تعطل السائق نتيجة سحب رخصة أى منهما والذى يتطلب إستعادتها وقتاً غير قصير.

4 – عدم إستخدام وسائل نقل عشوائية لنقل الحاويات والتدقيق على وضع مواصفات للشاحنات المرخص لها لنقل الحاويات لتوفير الجهد وزيادة الأمان.

5 – إنشاء مراكز تأهيل سائقى وسائل النقل الثقيل وخلق الشروط والظروف للإرتقاء بعناصر بشرية مدربه.

سادساً: قيام الإدارة العامة للمرور بزيادة معدل الأمان على الطرق البرية بالتشديد فى إجراءات المراجعة الفنية للمركبات ومراقبة ومتابعة سلوكيات وإنضباط السائقين ووقفه حازمة مع غير الملتزمين مع الرقابة والمتابعة والتفتيش والإختبارات الصحية والطبية المستمرة والتدقيق فى منح تراخيص القيادة لسائقى الشاحنات بعد إختبارات مكثفة وبما يؤدى إلى تخفيض حجم الحوادث المرورية كذلك تحسين إنتاجية الشاحنات على الطرق عن طريق تخفيف الزحام عليها من خلال إدارة أفضل لحركة المرور وعدم التحميل الزائد والتدقيق فى الفحص السنوى للشاحنات العاملة على الطرق وعدم السماح باى تجاوزات فى المتطلبات الفنية مما يحقق وفر زمنى فى النقل وإستهلاك أقل فى الوقود (بنزين. سولار . غاز طبيعى) وزيادة دور النقل الأمر الذى ينشط التجارة الداخلية وسرعة نقل التجارة الدولية ويحقق وفورات كبيرة فى تكاليف النقل لصالح الإقتصاد القومى.

سابعاً: دراسة وتنفيذ تقرير لجنة الشئون الصحية بمجلس الشعب فى دورته السابقة عام 2005 بشأن حوادث الطرق المتزايده وما يتبعها من نزيف الأسفلت المفرط الذى يحصد آلاف القتلى والمصابين من شعب مصر إلى جانب الخسائر المادية حيث يشمل التقرير على إحصاءات ودراسات ومسببات وافية جديرة بأن تكون أساساً لعلاج المشكله وتقديم الحلول المناسبة لوقف نزيف الدم العشوائى.

ثامناً: لا يوجد ميناء برى ناجح إلا إذا كانت شبكة طرق المنطقة الإقتصادية الخلفية له Hinter Land بالحجم الذى يتمشى مع معدلات حجم البضائع المتداولة طبقاً لقدرة الميناء الذى صممت من أجله

تاسعاً: نجاح ونمو التبادل التجارى بين البلدان المجاورة يعتمد على شبكة النقل البرى التى تربط بينها علاوه على أن نجاح تجارة البضائع العابرة (الترانزيت) بين هذه الدول خاصة بين الدول الساحلية والدول غير الساحلية يتوقف على مستوى وفاعلية هذه الشبكة التى تربط بينهم.

عاشراً: تشجيع تكوين تحالفات أو تجمعات أو إندماجات بين شركات النقل البرى والتنسيق لحركة نقل البضائع من خلال نظام إتصالات وتبادل معلومات متطور وسريع ربط العاملين بعمليات النقل البرى مع الشحنات المتاحة.

حادى عشر: مراجعة التشريعات والقوانين والإجراءات المنظمة لقطاع النقل البرى فى مصر مع التأكيد على أن التشريعات والإجراءات الإدارية لم يتم إعدادها أو إنتهاجها أو تطبيقها بقصد خلق عقبات غير ضرورية أمام حركة النقل البرى الداخلى ولهذا الغرض ينبغى إلا يكون أكثر تعقيداً عن الحد الضرورى لتحقيق الأهداف المشروعه مع ضمان أن يتم إستخدامها بشكل سليم ومنسق من جانب الوزارات والأجهزة المعنية ويجب ضمان عدم تضارب ألتزاماتنا الدولية فى إتفاقية التجارة فى الخدمات GATTS مع هذه التشريعات والإجراءات المحلية المنظمة لقطاع النقل البرى.

ثانى عشر: صيانة البنية الأساسية للنقل البرى سواء فيما يخص الطرق أو الجسور أو الإنفاق تتكفل بها الدولة والتوسع فى نظام الطرق الضرائبية Toll Roado يجعل تكاليف صيانة هذه الطرق خارج موازنة الدولة ويحقق سهولة وإنسياب الحركة على الطرق البرية.

ثالث عشر: الهدف التقليدى للتعريفات الجمركية هو توليد تيار من الإيراد إلى الحكومة فضلاً عن تقييد الإنفاق على الواردات لحماية التسوق من أجل المنتجين المحليين الذين يحتاجون إلى الحماية لمواجهة المنافسة الخارجية ومن ثم الحفاظ على إحتياطات الدولة من العملة الأجنبية والرسوم الجمركية والضرائبية على إنواع معينة من الشاحنات والمقطورات التى لا يتم تصنيعها فى مصر لا زالت مرتفعة على الرغم من إتجاهها للإنخفاض ببطء فى ظل إتفاقية الـGATT وتخفيض هذه الرسوم سيؤدى إلى توفير العدد المطلوب وتخفيض بتكلفة التشغيل ولاشك أن عدم توافر وسائل النقل البرى المناسبة بالأعداد المطلوبة تقبل بالتأثير على حركة التجارة الداخلية والخارجية وقد أكدت دراسة أعدتها المجالس القومية المتخصصة أن تكلفة النقل بكافة أنواعه تنعكس على أسعار السلع كل التبادل الدولى وتنعكس أثارة على تخفيض أسعار الصادرات ومن ثم يمنحها ميزة تنافسية فى الأسواق الدولية وتخفيض الأسعار للمستهلكين المحليين . ولعلى أضيف أن رسوم التخليص الجمركى الرسمية وغير الرسمية (المعروفة بالإكراميات) وتعدد الإجراءات والقواعد والتفسيرات الجمركية فضلاً عن المغالاة فى المعاملات الورقية والتوقيعات كلها تؤدى إلى زيادة تكلفة الشاحنات وقطع غيارها الأمر الذى يرفع تكلفة التشغيل بدرجة كبيرة.

رابع عشر: بعد ذلك يأتى دور المواطنين والسائقين فى إحترام آداب وقواعد المرور وعدم التعدى على حرم الطرق البرية وإلا تحولوا إلى مشاركين فى الإهمال والتقصير فى حق الوطن وفى حق أنفسهم.

مهندس محمد عبد الله كرار خبير إستشارى للسيارات - مجموعة أميرال

- تشجيع شركات النقل البرى القائمة على تحديث أساطيلها وزيادة كثافتها بتخفيض الرسوم الجمركية على رؤوس الجرارات .
- تشجيع تمويل مشروعات أساطيل النقل البرى من خلال شركات الإيجار التمويلى الوطنية .

مع تزايد النداءات و كثرة الدعوات لمزيد من الإنتعاش للإقتصاد القومى وحل الكثير من مشكلاتنا الإقتصادية و الإجتماعية يصير موضوع النقل البرى للبضائع و طرق تطويره من الأهمية بمكان .
وكذا فإن التنمية الإقتصادية و مشكلة البطالة المتعاظمة لا نجد لها حلاً إلا بمزيد من الإنتاج لإتاحة فرص عمل جديدة و تلبية المطالب المحلية و التصدير للدول العربية ودول الكوميسا ، والتى تعتبر مجالاً رحباً لذلك النشاط . فالنقل يمكن أن يلعب دوراً بارزاً فى تحقيق استراتيجية الدولة نحو الخروج من الوادى الضيق و زيادة التوسع الأفقى من خلال توفير شبكات نقل سريعة و حديثة تخدم خطط التنمية العمرانية والزراعية والصناعية والسياحية والثقافية .
وتحقيق هذا الهدف يستلزم تنمية الأسباب الرئيسية لتطوير وتحسين الإنتاج وزيادته ، وتأتى عملية نقل المواد ومكونات ومعدات الإنتاج إلى المواقع الإنتاجية ، والخدمية ثم نقل المنتجات النهائية إلى منافذ التسويق والبيع أو التصدير فى التوقيتات المناسبة وبطرق آمنة فى مقدمة الأولويات ، مما يتوجب معه إسداء الرعاية الكاملة لها .
ويمكن بيان مفهوم نقل البضائع براً بأنه نقل البضائع فى التوقيت المناسب باستخدام الطرق البرية المتاحة وفى إطار قوانين المرور وتعليمات هيئة الطرق والكبارى ، ضماناً لاستمرار الحياة والتقدم والتنمية وذلك بأقصى درجات الأمان والراحة وبأقل تكلفة للفرد و المجتمع .
و لعملية النقل عامة عناصر ثلاثة :
- مسار – وسيلة – قوى بشرية
وإن كان ترتيب عنصر القوى البشرية فى عناصر النقل الثلاثة فى كثير من المراجع هو الترتيب الثالث ، بل إن بعض المراجع لم يذكرها أصلاً كعنصر مؤثر فى عملية النقل ، إلا أننا نرى أن القوى البشرية هى العنصر الأول و الفاعل والمؤثر فى العنصرين الآخرين .
إن الإنسان بما وهبه الله من عقل و حكمة يستطيع بهما أن يجعل من عنصرى النقل الآخرين معولَ بناء وتقدم وتنمية ، ولكن إذا كان العقل لا يُفقهُ به وأنّ الحكمة قد غابت ، فسيكون هذا الإنسان بهذه الحالة الأخيرة ولا محالة معولَ هدم رغم وجود عنصرى النقل الآخرين .
فالإنسان هو الذى يخطط و ينفذ شبكات المسارات التى تسير عليها الوسائل وتُحمل عليها البضائع ، وهو أيضاً الذى يقوم ببناء وسائل النقل لهذة البضائع ، وأيضاً هو الذى يقوم بقيادة وسائل النقل التى تنقل مكونات الإنتاج ومعداته ومنتجاته النهائية . فالإنسان أولاً و الإنسان ثانياً ، والإنسان أخيراً .

عناصر النقل البرى

أولا : القوى البشرية

كما أسلفنا الذكر أنّ الإنسان بعقله و حكمته قادرٌ على أن يُطوع عنصرى النقل الآخرين و هما المسار و وسيلة النقل ليكونوا جميعاً عناصر قوة لمنظومة النقل . و سنبدأ بتجلية الحقائق عن خطة عمل للنهوض بمستوى منظومة النقل و لنبدأ بعنصرها الأول ، ألا هو عنصر القوى البشرية :

1. أجمع العلماء شرقيهم و غربيهم على أنّ الإنسان مخلوقٌ من روح و جسد ، وأن تغذية كل منهما ضرورى لإستمرار الحياة وانتظامها و الإبداع فيها .

* فإذا ما تم تنشئة الإنسان و تعليمه أنه مخلوق لتعمير هذا الكون و المحافظة على ثرواته ليتمتع بها هو و غيرُه فى حياته ويستكمل هذه المسيرة من يأتى بعده حال مماته ، و إذا ما غذيت روح الإنسان بأنه لبنة فى هذا المجتمع كغيره من سائر التخصصات و أن تفانيه فى إنجاز عمله بدقة و أمانة هو السبيل الوحيد للمحافظة على هذا البناء و هو المجتمع بأسره ، و إذا ما غذيت روح هذا الأنسان أنه مُجزئٌ عن عمله هذا فى الدنيا و الآخرة من خالق هذا الكون إحساناً إذا أحسن ، و عقاباً إذا أساء ، لا شك أن غذاء الروح بهذه المعانى السامية لحرىٌ أن يُولِّد فى هذا الإنسان الطاقة الخلاقة المحاطة بسياج من الحرص للمحافظة على عنصرى النقل الآخرين ألا و هما المسار و وسيلة النقل .
* ثم يأتى دور غذاء الجسد و الذى بدوره يؤدى إلى انتظام أجهزة جسم هذا الإنسان الحسية والعصبية ، فتأتى ردود أفعاله تجاه الأحداث المختلفة طبيعية بعيدة عن الإنفعالات القاسية ، والتى تكون فى كثير من الأحيان مدمرة . ثم يأتى الدور الهام والمؤثر للرعاية الصحية والتأمين الصحى والإجتماعى لهذا الإنسان والذى يعتبر عنصراً أساسياً فى المحافظة على القوى البشرية . ولا بد من الإشارة فى هذا المقام إلى أهمية المحافظة على ناموس الكون والذى جعله الخالق أية من أياته وهو جعل ساعات النهار للعمل والسعى وجعل ساعات الليل للراحة و السكينة .
* فبالانسجام مع ناموس الكون من الليل و النهار و حسن غذاء الروح و الجسد يُؤتى التدريب المهنى لهذا الإنسان أكله . فإن تدريب قائدى حافلات النقل و رفع مستوى تدريبهم الفنى المستمر و الذى لا بد أن يشتمل على التأكيد على آداب المرور و الإلتزام بتعليماته حفاظاً على الأرواح و الممتلكات لهو وسيلة عظمى نحو تحسين منظومة النقل عامة و البرى منها خاصة .
* إنشاء مراكز تدريب لسائقى الحافلات الثقيلة على مستوى الدولة مزودة بأجهزة محاكاة حديثة لقيادة الحافلات تمنح الترخيص اللازم لقيادة هذا النوع من السيارات ، و لا مانع من إشراك القطاع الخاص فى ذلك من خلال مشروعات BOT .
* تحسين هيكل الرواتب لقائدى الحافلات و مساعديهم تمشياً مع الظروف المعيشية فى المجتمع و لمواجهة ارتفاع الأسعار .
* إيجاد جو من التكافل الإجتماعى بين أفراد هذه الفئة ليشمل التأمين الصحى العائلات أيضاً .
* تطبيق نظام الثواب و العقاب طبقاً لمدى إتقان العمل و الإهتمام به ، و مدى الإهمال و التهاون فى أدائه ، و أن يكون هذا الثواب و ذاك العقاب تحت مظلة من الشفافية و العدالة بين الجميع .

ثانيا : المسار

و المقصود بها شبكة الطرق و الأنفاق و الكبارى العلوية التى تخدم عملية نقل البضائع براً ، و تعتبر الهيئة العامة للطرق و الكبارى مرفقاً هاماً من مرافق البنية الأساسية للدولة إن لم يكن أهمها ، حيث تعتبر شبكة الطرق و ما يقع عليها من أعمال صناعية الشرايين الرئيسية فى بناء الدول و التى يتدفق من خلالها الإقتصاد القومى و مجتمعات عمرانية جديدة لجذب الكثافة السكانية خارج المدن ، و تساهم فى التنمية الزراعية و الصناعية و السياحية . و تعتبر الهيئة العامة للطرق و الكبارى و النقل البرى و التابعة لوزارة النقل هى الجهة الوحيدة المسئولة عن إنشاء و رفع كفاءة و تقوية و صيانة شبكة الطرق السريعة و الرئيسية و جميع المنشآت الواقعة على هذه الشبكة التى تربط عواصم المحافظات و المدن الكبرى و موانىء الجمهورية .

و إليكم بعض الأرقام الواردة بموقع مركز المعلومات و دعم اتخاذ القرار على الإنترنت نقلاً عن مصادر وزارة النقل :

* طول الطرق المرصوفة بنهاية عام 2005 = 46 ألف كيلومتراً بعد أن كانت عام 81 / 1982 = 15.3 ألف كيلومتراً أى بزيادة حوالى 3 أضعاف ما كانت عليه .

و لعله من المبشرات إن لجنة التشريعات بمجلس الشعب بالتنسيق مع الأجهزة المعنية على وشك إصدار قانون المرور الجديد و الذى نأمل أن يغطى أوجه القصور فى القوانين السابقة بما يحقق الإنضباط الحقيقى على الطرق و داخل المدن و الذى هو من الدعائم الرئيسية للتنمية و تشجيع و جذب الإستثمار .

وها هى بعض الإقتراحات الخاصة بتحسين الطرق و حسن استخدامها :

* تحسين حالة الطرق و إنارتها بالمرور المستمر لرئاسة المحليات و قطاعات هيئة الطرق و الكبارى و إجراء الصيانة المستمرة لها .
* إنشاء استراحات مناسبة على الطرق السريعة تلبى إحتياجات سائقى الحافلات و مرافقيهم تغنى عن الجلوس فى أماكن أخرى قد تضر أكثر مما تنفع ، أسوة بما تم فى محطات السكك الحديدية من إنشاء استراحات على مستوى حضارى لخدمة المواطنين.
* تزويد الطرق بكاميرات مراقبة مرتبطة بمحطات تحكم مركزية يمكن من خلالها توجيه السيارات الضالة أو المخالفة لقواعد و تعليمات المرور .
* استخدام الطاقة الشمسية فى إضاءة الطرق حال انقطاع التيار الكهربى عنها كمصدر بديل لحفظ عملية السير و انضباطها ليلاً .
* تزويد الطرق بوسائل إنارة تساعد على الرؤية فى حالة انتشار الضباب لتأمين الحركة على مثل هذه الطرق .
* الإهتمام بتخطيط مزيد من الطرق السريعة و الدائرية و التأكيد على شركات الإنشاء الإلتزام بالمواصفات العالمية لرصف الطرق و مواصفات الخامات المستخدمة و إجراء الإختبارات العلمية عليها للتأكد من مطابقتها للمواصفات القياسية .
* الإهتمام بالعلامات الإرشادية الواضحة خاصة عند التقاطعات و المنحنيات .
* تحقيق التنسيق التام بين أجهزة المرور و النجدة و الصحة لسرعة التصرف فى حالة الحوادث .
* إتخاذ التدابير اللازمة لتصريف مياه الأمطار من الطرق لضمان عدم قطعها و توقف حركة المرور عليها .
* التأكيد على الإلتزام بالحمولات المقررة على الطرق للمحافظة على سلامتها .
* التوعية المستمرة للمواطنين من خلال وسائل الإعلام المختلفة للتذكير بأهمية المحافظة على سلامة الطرق و حسن استخدامها و كذا أهمية اتباع قواعد و تعليمات المرور .

ثالثا : وسائل نقل البضائع برا

إن وسائل نقل البضائع بانضمامها إلى العنصرين السابقين مع تحسين مستواها ، و زيادة كثافتها لا شك ستجعل منظومة النقل عنصرَ نجاح بكل المعاييرتتطلقُ به و معه عملية التنمية الشاملة .
و إليكم بعض الأرقام الواردة بموقع مركز المعلومات و دعم اتخاذ القرار على الإنترنت نقلاً عن مصادر وزارة الداخلية :

* يبلغ عدد سيارات النقل حتى شهر سبتمبر 2006 688.2 ألف سيارة بعد أن كانت 146 ألف سيارة عام 81 / 1982 بزيادة تقرب من 5 أضعاف ما كانت عليه .

وها هى بعض الإقتراحات الخاصة بتطوير وسائل نقل البضائع :

* حث المحافظات على تشجيع القطاع الخاص للمساهمة فى هذا المجال من خلال مناقصات عامة بنظام مشروعات BOT على مستوى المحافظات لتدعيم أسطول النقل البرى للبضائع ، أسوة بما تم فى إشراك شركات القطاع الخاص فى النقل الجماعى للأفراد داخل المدن .
* تشجيع شركات النقل البرى القائمة على تحديث أساطيلها و زيادة كثافتها بتخفيض الرسوم الجمركية على رؤوس الجرارات .
* تشجيع تمويل مشروعات أساطيل النقل البرى من خلال شركات الإيجار التمويلى الوطنية .
* إنشاء مراكز صيانة متخصصة و متنقلة لإجراء عمليات الصيانة و الإصلاح لسيارات النقل فى مواقعها .
* إنشاء محطات فحص آلى متطور لإجراء إختبارات الأمن و السلامة لسيارات النقل و إصدار شهادات صلاحية فنية تعتبر مسوغاً من مسوغات تجديد ترخيص تسيير هذه المركبات ، أسوةً بما قامت به وزارة السياحة فى التعاقد مع مجمع صيانة الشرطة التابع لصندوق تأمين ضباط الشرطة و الكائن بمدينة نصر – الحى السابع ، لإجراء عمليات الفحص الآلى لسبعة أجزاء رئيسية بالمركبة لضمان حسن أدائها و مظهرها بما يليق بالمظهر الحضارى العام و للمحافظة على البيئة أيضاً .
* تركيب أجهزة التتبع الآلى بمركبات النقل و ربطها بالقاعدة المركزية المنشأة لاسلكياً للمتابعة الدقيقة و إحكام التحركات ، و ضبط عمليات الصيانة و الإصلاح و تقليل نسبة استهلاك الوقود لما تقوم به هذه الأجهزة من رقابة الكترونية على كل ما سبق ذكره .
* توفير معدات تحميل و تفريغ و تداول مناسبة لدى شركات النقل لسرعة تداول المنقولات و المحافظة على سلامة الممتلكات .
* الإلتزام بالحمولات المقررة على الطرق حفاظاً على الأرواح و المركبات و الممتلكات و أمن و سلامة الطرق .

و ختاما

فإنّ عملية نقل البضائع براً لمن الأهمية بمكان ، مما يجعل لزاماً على الجهات المعنية بهذا الموضوع سواء كانت وزارة النقل أو وزارة التجارة و الصناعة و كذا الهيئة العامة للإستثمار و وزارة الداخلية و وزارة الثقافة و وزارة الحكم المحلى و النقابات المهنية المتخصصة ، أن تتضافر جهودُها جميعا للتخطيط قصير و بعيد المدى لإنعاش هذا المجال الحيوى ، دعماً للتنمية الشاملة للإقتصاد المصرى والتحرك قدماً نحو مزيد من التقدم و الإزدهار.

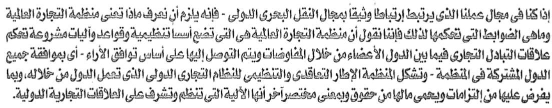


ماذا تعرف عن منظمة التجارة العالمية ؟؟؟



World Trade Organization (WTO)

بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالى والإقتصادى



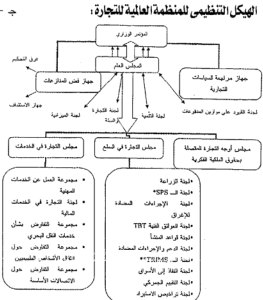
إذا كنا فى مجال عملنا الذى يرتبط إرتباطاً وثيقاً بمجال النقل البحرى الدولى - فإنه يلزم أن نعرف ماذا تعنى منظمة التجارة العالمية وماهى الضوابط التى تحكمها لذلك فإننا نقول أن منظمة التجارة العالمية هى التى تضع أسساً تنظيمية وقواعد وآليات مشروعة تحكم علاقات التبادل التجارى فيما بين الدول الأعضاء من خلال المفاوضات ويتم التوصل إليها على أساس توافق الآراء - أى بموافقة جميع الدول المشتركة فى المنظمة - وتشكل المنظمة الإطار التعاقدى والتنظيمى للنظام التجارى الدولى الذى تعمل الدول من خلاله، وبما يفرض عليها من إلتزامات ويحمى مالها من حقوق وبمعنى مختصر آخر أنها الآلية التى تنظم وتشرف على العلاقات التجارية الدولية.

وتعترف الدول الأعضاء بالطبيعة التعاقدية لإتفاقية مراكش والتى تنص على أن الإتفاقات الخاصة بهذه الإتفاقية ملزمة لجميع الأعضاء ودون إستثناء - وهذا معناه أن الدولة التى توافق أو التى تنضم فيما بعد إلى المنظمة أن تختار من هذه الإتفاقيات ما يناسبها وترفض ما لا يناسبها فهى ترتبط بها جميعاً كصفقة واحدة - كما أنها ترسى قواعد النظام التجارى الدولى المعمول به، ويعكس تعاقد بين الدول الأعضاء الهيكل المتكامل لحقوق وإلتزامات الدول - فكل دولة عضو فى المنظمة يكون أخذت على عاتقها إلتزامات محددة فى إطار سياساتها التجارية وآليات التنفيذ بما فى ذلك ملاءمة قوانينها وتشريعاتها الوطنية مع إلتزامتها الدولية وكل إلتزام أخذته الدولة على عاتقها يعتبر حقاً مكتسباً لشركائها التجاريين.

كما تعتبر منظمة التجارة العالمية الإطار التنظيمى للنظام التجارى الدولى من خلال المبادئ والأسس التى أرستها والتعامل ما بين الدول بعضها البعض وتستمد قوتها وسلطتها من نظام قوى لفض المنازعات بين دولة يصدر عنه أحكاماً نافذة - ويمكن للدول فرض العقوبات على الدول التى لا تحترم الأحكام الصادرة عن التحكيم وجهاز الإستئناف اللذين يعتبرا دعامتى نظام العمل فى منظمة التجارة العالمية بل وقد إعتبر الكثيرون أن من أهم ما يعطى للمنظمة قوتها التأثيرية هو وجود نظام قوى لديها لفض المنازعات يتم بالشفافية والحياد والتلقائية - وأصبح التبادل التجارى وتحرير التجارة يتم فى إطار نظام يقوم على القواعد والمبادئ المعترف بها Rule based System - بعيداً عن سياسات القوة أو التلويح بإستخدامها power - based System ويمكن تصور الهيكل التنظيمى للمنظمة وفقاً للمادة الرابعة من الإتفاقية المنشئة للمنظمة فى شكل بناء هرمى تتصاعد أو تتناقص فيه السلطات - ويتربع على قمة الهرم المؤتمر الوزارى الذى ينعقد كل عامين على الأقل - والمنوط به مراقبة عمل المنظمة وإتخاذ الإجراءات اللازمة أولاً بأول - إلا أنه توجد آلية مستمرة فى المنظمة هى المجلس العام والذى ينوب عن المجلس الوزارى فى فترات عدم إنعقاده - وللمجلس العام أن ينعقد كلما إستدعت الحاجة لذلك - كما أن هناك ثلاث مجالس متخصصة فى مجالات التجارة فى السلع والتجارة فى الخدمات وأوجه التجارة المتصلة بحقوق الملكية الفكرية - ولهذا المجلس الحق فى إنشاء لجان فرعية لمتابعة أعمال محددة فى إطار الإتفاقيات. كما أقر المجلس العام إنشاء لجان تتناول موضوعات محددة مثل التجارة والتنمية ولجنة خاصة بالقيود على موازين المدفوعات وأخرى للميزانية والشئون الإدارية وغيرها من اللجان وفقاً للحاجة - حيث قام المجلس العام فى سياق عمل المنظمة بإنشاء لجنة خاصة بالعلاقة الترابطية بين التجارة والبيئة - ومؤخراً إنشاء لجنة معنية بالتجارة والتكنولوجيا - وكل هذه اللجان مفتوحة العضوية لجميع الدول الأعضاء بما يضمن شفافية العمل فى المنظمة ومشاركة أعضائها فى المشاورات الجارية لتنفيذ أية إتفاقيات بشأن الموضوعات الجديدة التى تضيفها المؤتمرات الوزارية.

ونوضح فيما يلى :

الهيكل التنظيمى للمنظمة العالمية للتجارة :



وقصرت المادة السادسة من إتفاقية مراكش والخاصة بإنشاء منظمة التجارة العالمية على أن مجال عمل ودور مدير عام وسكرتارية المنظمة على إدارة السكرتارية فقط - كما أن المنظمة قررت عدم إعطاء مديرها العام أى دور يؤثر على قراراتها إنما جعلت دور المدير العام والسكرتارية يقتصران على تنفيذ رغبات الدول الأعضاء مجتمعة بل أنها قررت أنه غير مصرح للمدير العام أو السكرتارية قبول أى تعليمات واردة من حكومات منفردة أو أى سلطة خارجية.

خطوات الإنضمام للمنظمة

من الأهمية أن نعرف كيف يمكن لدولة عربية لم تنضم إلى منظمة التجارة العالمية الإنضمام إليها فإنها يجب أن تتدارس وتنسق مع شقيقاتها العربيات الأعضاء خطوات الإنضمام وأنماط التفاوض بغية تبادل الخبرات فيما بينها . علماً بأن مفاوضات الإنضمام عادة تستغرق سنوات طويلة وهى ليست سهلة - بل غالباً ما تكون مجحفة فى متطلبات الدول المتقدمة خاصة وأن الدول الراغبة فى الإنضمام تواجه وحدها جميع الدول المتقدمة الأعضاء بالمنظمة التى تجد فى ذلك فرصة مواتية لتقديم أقصى مطالباتها

- وكثيراً ما تفرض الدول الأعضاء على الدولة المتفاوضة تغاضيها عن فترات الإنتقال والمزايا الممنوحة للدول الأعضاء فى ظل المنظمة.

وفيما يلى الخطوات الإجرائية الأساسية التى يجب أن تقوم بها الدولة الراغبة فى أن تصبح عضواً فى المنظمة

أ - تقوم حكومة الدولة بالإعلان عن رغبتها فى الإنضمام للمنظمة العالمية للتجارة فى خطاب موجه إلى مدير عام المنظمة.

ب - يقر المجلس العام للمنظمة تشكيل مجموعة عمل مفتوحة العضوية تضم الأعضاء المهتمين.

ج - تقوم الدولة الراغبة فى الإنضمام بتقديم مذكرة تفاهم تفصيلية عن النظام التجارى السائد فيها.

د - تقوم مجموعة العمل على أساس المذكرة المقدمة بمناقشة وتوضيح طريقة عمل النظام القائم من خلال توجيه أسئلة محددة ومكتوبة للدولة الراغبة فى الإنضمام مع إيلاء الإهتمام الأكبر على مدى إتساق نظامها ومبادئ وقواعد النظام الدولى الذى تشرف عليه منظمة التجارة العالمية وكذا مطالبتها بإزالة الإجراءات التى لا تتفق ومبادئ النظام التجارى الدولى.

ح - وتقع على عاتق الدولة تحرير النفاذ إلى أسواقها - وعادة ما تتم المفاوضات حول ربط وخفض التعريفة الجمركية على أسس ثنائية بين الدول الراغبة فى الإنضمام وكل من حكومات الدول الأعضاء التى ترغب فى النفاذ إلى أسواق الدولة المعنية.

و - وعند الإنتهاء من هذه المفاوضات تقدم مجموعة العمل تقريرها متضمنة تنازلات الدولة فى مواجهة الدول التى تفاوضت معها إلى المجلس العام - كما يتم إحاطة المجلس دورياً بمدى تطور المفاوضات مع الدولة.

ز - وبناء على توصية المجلس العام يتم الموافقة على العضوية الجديدة من قبل المؤتمر الوزارى الذى يصدر قراره لذلك مرفقاً به بروتوكول الإنضمام وجداول إلتزامات وتنازلات الدولة التى تم التفاوض عليها بغية تعميمها على سائر الدول أعضاء المنظمة.

ح - يتم الموافقة على عضوية دولة جديدة بأغلبية ثلثى أعضاء المؤتمر الوزارى - والعضوية تسرى على جميع الإتفاقيات التى تشملها المنظمة وفقاً لما نصت عليه إتفاقية مراكش المنشئة للمنظمة فى مادتها الـ 12 المعنونة بـ "الإنضمام".

وتجدر الإشارة هنا إلى أن الإتفاقية قد وضعت إستثناءات عامة لوضعها الخاص والمتميز على النظام التجارى الدولى بل وإكتسابها وزناً متزايداً لما يوليه النظام من أولوية متقدمة للعلاقة الترابطية بين التجارة والبيئة والمكانة التى تشغلها المادة عشرين من الإتفاقية فى هذا الإطار.

وتنص المادة على عدد من الإستثناءات التى تحد من حرية التجارة فى إطار النظام التجارى الدولى والتى نذكر منها.

أ - الإجراءات الضرورية لحماية الأخلاق العامة

ب - الإجراءات الضرورية لحماية حياة وصحة الإنسان والحيوان والنبات

ج - الإجراءات المتعلقة بعمالة السجون

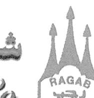
د - الإجراءات المفروضة لحماية التراث الوطنى والمدخرات الوطنية القيمة

هـ - الإجراءات الضرورية لحماية الموارد الطبيعية القابلة للنفاذ.

كما تشترط هذه المادة فى مقدمتها إلا تستخدم هذه الإجراءات بشكل تعسفى وتحكمى يجعلها وسيلة للتميز غير المبرر فى التجارة فيما بين الدول الأعضاء ذات الظروف المتساوية.

.... وبعد فهذه إطلالة مبسطة على منظمة التجارة العالمية - وكيف نشأت ووظائفها والإستثناءات التى وردت فيها - وكيفية الإنضمام لها - أردت أن أعرضها على صفحات "إنترناشيونال" لنستفيد بها جميعاً.

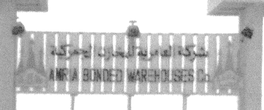
والله ولى التوفيق



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt — **كينج مريوط - الاسكندرية**



شركتنا :-

- [illegible] الشركات التي [illegible]
- تم الترخيص لها لتكون مستودع ايداع [illegible] ية خاصة موانى الجمهورية العامة.
- تمتلك الشركة أحدث معدات التداول [illegible]
- [illegible] ومواكبة التطور التكنولوجي [illegible]
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع انواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد اقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن او الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.



موقعنا :-

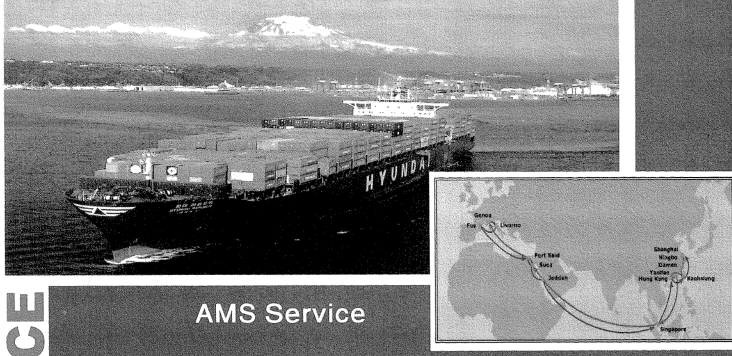
- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)



Hyundai Merchant Marine Co. LTD. launches one more service to Egypt



NEW SERVICE

AMS Service

starting from December, 2006 on weekly basis HMM will provide service to and from Port Said port to and from the following sea ports:

Asia main destinations (direct calls):

Shanghai – Ningbo – Xiamen – Kaohsiung – Hongkong – Yantian – Singapore – Jeddah

Feeder service to main Far East and South East Asian destinations

Mediterranean main destinations (direct calls):

Livorno – Genoa – Fos

That is in addition to Loop- M service to/from Damietta

To Trace Your Container Visite www.hmm21.com

For more details contact HMM General Agent in Egypt Kadmar Shipping Co.

KADMAR SHIPPING CO

Cairo Sales Office	Tel.: 02 3450216	Fax: 02 3445734	E-mail: cairo@kadmar.com
Alexandria Head Office	Tel.: 03 4840680	Fax: 03 4848327	E-mail: hmm@kadmar.com
Damietta Office	Tel.: 057 291777	Fax: 057 291777	E-mail: damietta@kadmar.com
Port Said Office	Tel.: 066 3344018	Fax: 066 3344017	E-mail: portsaid@kadmar.com

www.kadmar.com

نشأت الديهى يكتب

eldeehy@Yahoo.com



وأكثرهم للحق كارهون

أن يحس الإنسان بالقهر فلا غرابة فى ذلك على الإطلاق، أما أن يتعايش مع القهر ويتودد إلى من يقهره فهو الغرابة بعينها !! الإنسان العربى يعيش حالة قهر أبدى ..والقهر دائماً يولد الانفجار ما عدا فى عالمنا العربى الممتد من المحيط إلى الخليج تجد العربى المقهور يستطيع التعايش مع القهر على أشلاء الكرامة المبعثرة التى هى كرامته وكرامة أجداده الذين علموا الغرب والأمريكان المبادئ والعلوم والأخلاق.

لكننا تخلينا عن كرامتنا بعدما ابتعدنا عن ديننا الحنيف الذى يحض على الفضيلة فدائماً وأبداً لا حول ولا قوة إلا بالله ... فوسط الأزمات الطاحنة والإحباطات المتتالية لا يبقى أمامنا من ملجأ إلا الله سبحانه وتعالى نلجأ إليه ونستظل بظله ونحتمى بحماه فهو الواسع فى وقت ضاقت فيه الدنيا على رحابتها .. وهو الرحمن الرحيم فى وقت انتزعت فيه الرحمة وانتشرت فيه المظالم .. وهو العدل وقت ضاع فيه الحق وانتشر الباطل .. وهو الجبار المتكبر فى وقت تجبر فيه الناس وظنوا أنهم ملكوا الدنيا وما فيها فنشروا الفساد فى الأرض ونسوا أن هناك خالق جبار قادر على ما لا تتخيله عقولهم وهو الواحد الأحد الذى يقول للشيء كن فيكون.

يارب .. يا قادر .. يا جبار نتوجه إليك بقلوب مفتوحة مخلصة ونرفع أكف الضراعة .. يا حنان يا منان ارفع مقتك وغضبك عنا .. اللهم أحفظ مصرنا وأوطاننا من كل سوء .. اللهم قنا شر الفتن وجنبنا سوء المحن .. قلت فى كتابك العزيز "ظهر الفساد فى البر والبحر بما كسبت أيدى الناس ليذيقهم بعض الذى عملوا لعلهم يرجعون" صدقت ياربى فيما قلت .. لقد ظهر الفساد واستشرى وتجبر صار هو السيد وهو الآمر الناهى .. فساد الذمم وخرابها صار يعشش فى كل المواقع والأماكن .. المظالم زادت عن قدرة المحاكم .. عدم تقوى الله صارت هى العنوان .. إننا نعصى ربنا آناء الليل وأطراف النهار .. المواعظ أمامنا نعيشها لحظة بلحظة ولكن ما أكثر المواعظ وما أقل المتعظين .. وكأننا نعيش حالة سكر أبدى دون أن نرتشف رشفة واحدة .. لا ندرى ما يدور حولنا .. لكننا نعيش نتائج ما يدور فقط والنتائج دائماً ما تعكس المقدمات وتتكرر المأساة .. مقدمات تؤدى إلى نفس النتائج وتدور فى دائرة مفرغة خبيثة .. عدم تقوى الله تؤدى إلى انتزاع البركة ، وقلة البركة تؤدى إلى شيوع الفساد ، وشيوع الفساد يؤدى إلى إنتزاع البركة .. وهكذا نتائج تؤدى إلى مقدمات ومقدمات تؤدى إلى نتائج.

إننا فى مصر المحروسة نحمل تاريخاً عريقاً وحضارة تتحاكى بها الأمم والشعوب .. أجدادنا الفراعنة صنعوا المعجزات وأجبروا التاريخ أن يتوقف ويفتح صفحاته لكى يسجل ويسجل ويسجل ومازلنا نحن رغم كل ما أصابنا نحمل عبق التاريخ .. نحمل داخلنا شرارة كامنة تنطلق فى وقت محدد لتحطم السدود والقيود تلك الشرارة جزء من موروثنا الحضارى .. فنحن أصحاب موروث حضارى يظهر فى وقت الشدة والضيق سلوكيات وتصرفات متحضرة وإن أخذت شكل العصبية رغم أن العصبية ليست عشوائية لكنها بمثابة محفز قوى يستطيع بث الحياة والروح فى الموروث الحضارى الكامن ، إننا كمصريين تعرضنا لأزمات عديدة عبر التاريخ الطويل وفى كل مرة ننتفض ونستيقظ ونجبر الليل البهيم أن ينقشع ونستقبل الصباح بأنواره لتبدد الظلام الطويل .. كنا نقف فى الأزمات صفاً واحداً وقلباً واحداً ويداً واحدة فتتحطم الأزمة تلو الأزمة ولا يبقى سوى المعدن المصرى الأصيل ..

ولو استدعينا تاريخنا وحفزنا شرارة الموروث الحضارى لفجرنا أزماتنا الراهنة ولصرنا نموذجاً يحتذى به الآخرون .. إننا وكما قلت مراراً وتكراراً بأننا نعيش أزمات طاحنة ومجرد ما تمر أزمة وتنقشع تبعاتها تتوالد أزمة جديدة .. قلت ذلك كثيراً حتى مللت الكلام والكتابة والقراءة ولكن هل السلبية والهروب هو الحل ؟؟

لقد فكرت فى لحظة صفاء ذهنى عن السبيل الحقيقى للخروج من هذا النفق المظلم وتلك الأزمة التى يعيشها الوطن ولا أقصد بتلك الأزمة – أزمة اقتصادية أو عالمية أو حتى سياسية وإنما أقصد (جو الأزمة) و(حالة الإحباط العام) و (حالة القهر) تلك الأجواء والمشاعر والأحاسيس تولد عنها شعوراً عاماً بعدم الثقة بالنفس وعدم الثقة بالنفس تولد عنه الفشل وأداء مهامنا الموكولة إلينا ، إننا تحولنا إلى مجتمع فقد الثقة فى قدراته وصار مجتمعاً بلا أنياب مجتمعنا يحب انتقاد كل الأوضاع ويفشل فى التعامل مع كل الأوضاع .

إننى على يقين وعلى ثقة بأن العودة إلى الله والرجوع إلى سيرتنا الأولى هما طريق الخلاص ، ولا تغنى العودة إلى الله أن نعيش حالة (دروشة) ونترك أعمالنا ونعيش خارج جاذبية الواقع ، لا لم أقصد ذلك بالضبط وإنما المقصود هو العودة إلى الله تعالى من خلال سلوكيات إسلامية بعيدة عن التطرف ومن خلال أخلاقيات إسلامية بعيدة عن المغالاة والتنطع .. إذا استحضرنا عظمة الله فى قلوبنا وإذا آمنا وتيقنا بأن الله يراقبنا فى إسرارنا وإعلاننا إذا حدث ذلك فلابد أن نتقن أعمالنا وعندها سوف تظهر النتائج المبهرة بإذن الله ، لماذا لا نعيش حالة (إيمان مجتمعي) بدلاً من حالة (الإفلاس المجتمعي) لماذا لا نعيش حالة (تقوى) بدلاً من حالة (الفوضى) لماذا لا نعيش فى رحاب الله بدلاً من الرقص على حبل الشيطان لماذا لا تسيطر على المجتمع حالة (حب) لكل القيم والمبادئ والأخلاقيات وحب الوطن .. والإخلاص له فريضة على بنى الإنسان إننى أراها فريضة غائبة دون مزايد من أحد ، فحب الوطن له متطلبات كثيرة أرى أنها لا تتوافر للأسف فى الكثيرين منا.

اللهم أهدنا جميعا وطهر قلوبنا وانزع من قلوبنا الغل والحسد ولا حول ولا قوة إلا بالله العلى العظيم .

بوضـــوح ..

* المعالجة الخاطئة لواقعة قيام بعض طلاب جامعة الأزهر بإستعراض العضلات والتباهى بمهاراتٍ وفنون المصارعة والملاكمة داخل الحرم الجامعى كانت ومازالت سبباً فى توتر الأجواء على أصعدة عديدة داخل البلاد، لقد كانت المبالغة الشديدة فى رفض هذا السلوك وتصويره على أنه مقدمة لتشكيل ميليشيات مسلحة أمر يدعو للدهشة والإستغراب ، إن الموضوع لا يتعدى – من وجهة نظرى – سلوك طلبة أحسوا بظلم فى إنتخابات الطلاب فقررو بعدم خبرة أن يقوموا بما قاموا به. والغريب حقاً أن الأصواتٍ التى بكت وتباكت على ما حدث بالحرم الجامعى لم يحركوا ساكناً عندما قام البلطجية بإقتحام الحرم الجامعى بعين شمس.

* الصورة الحقيرة التى خرجت عليها جريدة الجمهورية فى عددها الأسبوعى يناير بتاريخ 12/14 وفى المقال رئيس التحرير الذى لا أذكر أسمه شئ يدعو للإشمئزاز حيث ظهر المنشور الذى كتبه من يجلس على مقعد رئيس التحرير ووضع صورة لهيفاء وهبى وهى عارية الصدر بطريقة وقحة ووضع على يمينها صورة مهدى عاكف مرشد الإخوان وعلى يسارها صورة لحسن نصر الله ومهما كانت الأسباب والدوافع التى تجعل من جريدة قومية تنزلق لمسلك صحف البورنو ويسألون بعد ذلك عن الإرهاب والتشدد والمليشيات أن أمثال هذا الكاتب يعطى الفرصة للهجوم على الدولة وعلى النظام ياسادة أن محاربة التشدد ليس بالتسيب ومهاجمة الأصولية والنقاب ليست بنشر الصور العارية وإبراز نهود النساء على صفحات الجرائد .

* مايدور على الساحة الفلسطينية شئ يدعو للقلق ولكن ترى لماذا يلقى أبو مازن الدعم والتأييد من إسرائيل وبريطانيا وأمريكا!!!

* الشعب المصرى يتحرق شوقاً لأية لحظة فرحٍ وما حدث أثناء إستقبال بعثة الأهلى العائدة من اليابان يؤكد ذلك، حقاً ما أكثر أحزان الشعب المصرى.





- إكتشاف مقبرة توت عنخ آمون وحل اللغز
- لعنة الفراعنة وظاهرة موت العلماء وباحثين الآثار
- معنى كلمة مصر وكلمة فرعون
- لعنة الفراعنة وساكنى الصعيد
- بعض التفسيرات العلمية لظاهرة لعنة الفراعنة

إذا تطرقنا لأسرار لعنة الفراعنة لابد أن نشير أولا إلى عبارة شهيرة ومهمة جدا وهى "سيذبح الموت بجناحيه كل من يحاول أن يبدد أمن وسلام مرقد الفراعنة" وسنعرض لسيادتكم فى هذا المقال ماذا تعنى هذه المقولة بعرض هذه النقاط

بقلم/ وسام غنيم

• إكتشاف مقبرة توت عنخ آمون

إكتشف عالم الآثار (هاوردكارتر) مع زميله اللورد (كارنافون) تلك العباره مكتوبة فى مقبرة الفرعون توت عنخ آمون الشهيرة 1922 ورغم حدة العبارة وما يحملها من وعيد لمن يقترب من المقبرة إلا أن العلماء لم يقتنعوا بذلك.

فالمقبرة هائلة الحجم وفى منتهى الفخامة وكانت أقرب إلى السرداب من كونها مقبرة عادية تماثيل كبيرة الحجم لحيوانات مختلفة مصنوعة من الذهب الخالص ومنصعة بالجواهر والأحجار الكريمة وكمية ضخمة جداً من قطع الذهب الشبيهة بالسبائك موجودة فى كل مكان بالمقبرة التى قدر العلماء عمرها بأكثر من ثلاثة آلاف عام بل أن جسد فرعون نفسه كان مكفناً بقماش فاخر جداً مصنوعة بالجواهر

مقبرة توت عنخ آمون
TOMB OF
TUT ANKH AMON
NO. 62.

ولكن الغريب فى ذلك فى يوم الإحتفال الرسمى لإفتتاح المقبرة أصيب اللورد (كارنافون) بحمى غامضة لم يجد لها أحد من الأطباء تفسيراً وفى منتصف الليل تماماً توفى اللورد فى القاهرة والأغرب من ذلك إن التيار الكهربى إنقطع فى القاهرة دون أى سبب واضح فى نفس لحظة الوفاة وبعد ذلك توالت المصائب وبدأ الموت يحصد الغالبية العظمى لمن دخلوا المقبرة أو شاركوا فى الإحتفال وكان التهديد بالموت الذى وجد فى المقبرة كان صادقاً.

ومعظم حالات الوفاة كانت بسبب تلك الحمى الغامضة مع هزيان ورجفة تؤدى إلى الوفاة والبعض أصيبوا بالجنون وبعضهم إنتحر دون أى سبب يذكر

معنى كلمة مصر وكلمة فرعون

سميت مصر فى العصر الفرعونى حا - كا- بتاح أى مكان الإله بتاح نفسه الذى كان يعبد فى بلده منف عاصمة الديار المصرية فى عهد الدولة ولفظه كمى معناها "الأرض السوداء" نظراً لخصوبة طمى أرضها

أما كلمة فرعون هو الحاكم الظالم وذلك من خلال قراءة الكتب السماوية خاصة القرآن الكريم فى قصة موسى عليه السلام وهذا دليل إلى أن كل الفراعنة طغاه ولذلك البعض ينظر إلى الآثار إلى أنها أصنام لأنها من صنع الطغاة وهؤلاء الفراعنة والطغاة كما ذكر على جدران المعابد إستخدموا السحر فى الكثير من جوانب حياتهم

لعنة الفراعنة وظاهرة موت العلماء والباحثين بالآثار

أغرب ما حدث على الإطلاق فى هذا المجال فهو قصة مفتش الآثار المصرى الذى طلب منه المسئولون فى مصر أن يرسل بعضاً من كنوز الفراعنة إلى باريس لتعرض فى المتاحف لفترة بسيطة ثم ترجع بعد ذلك للقاهرة. إلا أن المفتش توسل إليهم ألا يجبروه على فعل هذا فقد كان يسمع كثيراً عن لعنة الفراعنة وقد حاول كل جهده أن يمنع عملية إنتقال الآثار من مصر إلى باريس إلا أنه فشل فى ذلك وبعد بضعه أيام كان المفتش يعبر الشارع فصدمته سيارة مسرعة ومات بالمستشفى.

كما لقى الدكتور عز الدين طه مصرعه بعد تصريحه بأسابيع قليلة فى حادث سيارة حيث صرح بأن الفطريات والسموم التى ربما نثرها الفراعنة فوق مقابرهم وعن البكتريا التى تنشط فوق جلد المومياء المتحلل

وقد حدث لفرقة التنقيب (20 رجلاً) بقيادة اللورد كارنرفون وذلك لفتح المقصورة الرئيسية "لمقبرة توت عنخ آمون" إلا أن أصيب كارنرفون بمرض خطير بدأ مرضه بحرارة ونوبات قشعريره ورجفان وفى الليلة التالية توفى وإستعان حينذاك المنقب الإنجليزى هواردكارتر من عالم الآثار الأمريكى أرثرميس أن يساعده فى فتح القبر ولكن فجأة أصيب المنقب الأمريكى بإعياء شديد وتوفى فى نفس الفندق الذى توفى فيه كارنرفون بالقاهرة

ورافق كارتر بعد ذلك جورج جولد وهو أحد الممولين الأمريكان لفتح المقبرة وفى اليوم التالى أصيب جولد بحمى عالية مات على أثرها فى المساء وإستمرت الوفيات حتى وصلت إلى صناعى بريطانى "جول وود" الذى ذهب للمقبرة فرجع إلى إنجلترا متوفى بالحمى العالية.

كذلك مات رائدان من علماء الآثار أمضيا سنوات فى البحث فى الأهرام هما البريطانى السير فلندرز بيترى الذى مات بشكل مفاجئ 1942 فى القدس وهو فى طريقه إلى بلاده ووفاه زميله فى نفس السنة

ورغم كل ذلك يعترض العلماء المصريين على ذلك والعلماء المسلمين يقرون أن ذلك القول وهو إقتران لعنة الفراعنة بالموت هذا شئ معارض مع الإيمان بالعقيدة الإسلامية

لعنة الفراعنة وساكنى الصعيد

عاشت قرى محافظة سوهاج خلال الشهور الماضية لعنة أصابت الناس البسطاء حيث بدأت الحكاية المأساوية فى الرابع من شهر يوليو الماضى حيث إنتشرت حرائق غامضة ومجهولة المصدر تلتهم عشرات البيوت فى أكثر من 15 قرية فى مركز البلينا فىسوهاج على بعد من القاهرة 650 كم جنوباً

وقد وجدت شهادات كثيرة تؤكد وتتفق على أن كرات اللهب تأتى من السماء وأحياناً على أجنحة الطيور وأنها تحرق وتنتشر فى لحظات قليلة على غير عادة الحرائق التى ألفها وعرفها الناس بل أن بعضهم يوكد أن اللهب يتخذ أشكالاً غريبة وهو فى الهواء قبل أن يسقط على البيوت فهل هى نيازك ملتهبة أم نجم إحترق فاختار سوهاج وحدها أم هى لعنة الفراعنة وغضب الجان الذى يحرس الآثار المدفونة فى باطن الأرض فى تلك القرى وربما غضب الله ولكن لماذا على هؤلاء فقط ...!! وهم أهالى بسطاء فقراء.

ويقول الكثيرون من الأهالى بأن الفراعنة وضعوا حراس من الجن لهذه الكنوز الأثرية المدفونة وهؤلاء يغضبون ويثورون ويحرقون البيوت حتى يهجرها أهلها ويتركوا الفراعنة فى حالها

كما أشار البعض أن بداية الحريق يبدأ برائحة دخان تنتشر فى الجو ثم تشتعل النيران بلهب شديد جداً وفى أقل من نصف ساعة تحرق أكثر من عشرين بيتاً

والبعض أشار إلى أن النيران التى تنزل من السماء تحمل رائحة غاز أنابيب البوتجاز وأحياناً تسقط على جسم صلب لكنها لا تشتعل

ورغم كل ذلك أكد المسئولون أن سبب هذا الحريق الأفران البلدى رغم تاكيد الناس نزولها من السماء بلونها الأخضر وفى حجم حبة الطماطم وتهبط ولكن ليس بشكل عمودى وهذا شئ غير طبيعى ومجهول السبب

بعض التفسيرات العلمية

دائماً يبحث العلماء عن تفسير علمى ومنطقى لكل الظواهر الغريبة ولقد فسر العلماء بأن لعنة الفراعنة تحدث نتيجة لتعرض الأشخاص الذين يفتحون المقابر الفرعونية كجرعة مكثفة من غاز الرادون وهو أحد الغازات المشعة.

فالرادون هو عنصر غازى مشع موجود فى الطبيعة وهو غاز عديم اللون وشديد السمية وإذا تكثف فإنه يتحول إلى سائل شفاف ثم إلى مادة صلبة معتمة ومتلائمة والرادون هو أحد نواتج تحلل عنصر اليورانيوم المشع الذى يوجد أيضاً فى الأرض بصورة طبيعية

كيف تتم.. لعنة الرادون..؟

غاز الرادون هو غاز خامل كيميائياً وغير مشحون بشحنة كهربائية فإنه ذو نشاط إشعاعى أى أنه يتحلل تلقائياً منتجاً ذرات الغبار من عناصر مشعة أخرى وتكون هذه العناصر مشحونة بشحنة كهربائية ويمكنها أن تلتصق بذرات الغبار الموجودة فى الجو وعندما يتنفسها الإنسان فإنها تلتصق بجدار الرئتين وتقوم بدورها بتحلل إلى عناصر أخرى وأثناء هذا التحلل تشع نوعاً من الإشعاع يطلق عليه أشعة ألفا وهى التى تسبب تأين الخلايا الحية وهو ما يؤدى إلى إتلافها نتيجة تدمير الحامض النووى لهذه الخلايا

ولكن يبقى سؤال هل بلغ العلم بهؤلاء الفراعنة ما جعلهم يعرفون ذلك أم أنهم يستخدمون السحر أم هذا مجرد صدفة كل ذلك فى علم الخالق ولا يسعنا القول غير أن حضارة الفراعنة إنتهت وتركت لنا أسرار وخفايا ومعجزات بين الحقيقة والخيال.

****

كيف قلبت الصين كل الموازين؟!!

بقلم/ ولاء حمزة

- سباق الصينيين مع الزمن مع تحديد الهدف هو سر نجاحهم
- حوادث قطار الصين لا تعرف طريقها
- الصينيين وكيفية المحافظة على آثارهم التاريخية
- مترو الإنفاق ودور المرأة الفعال فى تولى القيادة والتشغيل
- صدق أو لا تصدق: ميناء الإسكندرية يتداول مليون حاوية ويعمل به 53 ألف موظف بينما هونج كونج تتداول 14 مليون حاوية ويعمل بها 600 موظف فقط !!!

كانت جولة الرئيس مبارك إلى الصين فرصة سانحة لمعرفة هذا الشعب عن قرب وهو ما تناولته الصحف المختلفة عبر صفحاتها وشعرت بغيرة شديدة على مصرنا الحبيبة وتمنيت أن يكون لدينا الحماس والإنتماء لبلادنا مثل كل الصينيين من أجل مستقبل أفضل وإليك عزيزى القارئ ومضات ولقطات من دولة الصين الشعبية لعل تكون لهذه السطور أى صدى....

سباق الصينيين مع الزمن

سر نجاح الصينيين أنهم يستفيدون من تجارب الغير ولكن يصوغون تجربتهم الخاصة بما يناسبهم ويبدؤن من حيث إنتهى الآخرون كما أن كل مواطن صينى لديه الدافع لكى يحقق ربحاً ومكسباً وفى النهاية فإن الصين تكون هى الرابح الأكبر ويبلغ عدد سكان مدينة بكين 15 مليون وهو عدد يعادل تقريباً سكان القاهرة ولكن فى بكين لا يشعر أحد أبداً بالزحام أو التكدس فى الشوارع إلا فى ساعات الذروة أى فى السادسة صباحاً أثناء الذهاب للعمل والعودة منه فى الخامسة مساء وغير هذين الوقتين لا يشعر أحد من زوار المدينة بالكم الهائل من مواطنيها فالصينيين هم دائماً فى سباق مع الزمن كما أن المرور يتحرك وفقاً لمنظومة محكمة ليس فيها مكان للمخالفين أو للمستهترين والدليل على ذلك ما نشره ملحق «عالم النقل – الأهرام» فى العدد الخامس والعشرون عن سائق الأتوبيس الصينى الذى كان يقل الوفد المصرى أثناء زيارتهم دخل خطأ فى أحد الشوارع وعندما ظهر الضابط لم ينطق السائق بكلمة واحدة سوى أنه قام بإخراج رخصة القيادة وسلمها للضابط كما أن النظام فى الصين يعتمد على النقاط بحيث يكون لكل سائق 12 نقطة فى السنة فإذا تجاوز هذه النقاط يتم سحب الرخصة ويدخل السائق فى دورة تدريبية بإحدى المدارس لمدة 3 أشهر ليبدأ إستخراج الرخصة من جديد.

المواطن الصينى والشعور بالإنتماء لحكومته.

فى وسط العاصمة بكين تصادر الحكومة المناطق التجارية ولا تترك لأحد خيار المعارضة حيث تقوم بهدم المبانى القديمة وتشيد الأبراج الشاهقة وتعطى كل مواطن حافزاً لكى يتعاون معها فى التطوير والتنمية بتعويض مجز أو بالحصول على فرصة عمل أو بتملك محل تجارى بديلاً له فى المنشأة الجديدة فالصين كلها حركة وفى كل مكان هناك عمليات بناء وتشييد على أعلى مستوى من التكنولوجيا.

كما أن هناك ثورة هائلة حدثت فى الصين نتيجة للإصلاحات الإقتصادية الواسعة بجانب إستخدام أكثر من مائة مليون صينى للإنترنت وفى الماضى لم يكن هنال فى أى مجمع سكنى سوى جهاز تليفزيون واحد يحتشد أمامه سكان هذا المجمع لمتابعة البرامج التليفزيونية وكان البث التليفزيونى يقتصر على بضع ساعات كل يوم وكان هناك قناتان فقط أما الآن فأصبح المواطن العادى يستقبل أكثر من 50 قناة كما أصبحت هناك قنوات مخصصة للتسوق والرحلات والإعلام الصينى الآن أصبح يتميز بحرية كبيرة فى تناول الموضوعات والقضايا التى كانت محرمة أو ممنوعة من قبل.

كيفية محافظة الصينيين على سور الصين العظيم

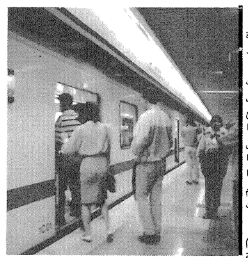
يرجع تاريخ سور الصين العظيم إلى أكثر من 2800 سنة وشارك فى تشييده 30 ألف صينى ويستقبل عدداً من الزوار يقدر بأكثر من عشرة ملايين زائر كل عام وكان فى الماضى يتسلق الكثير من الزوار المغامرين أكثر مناطق السور تهالكاً مما يعرض حياتهم للخطر حيث أنها مناطق غير متاحة للجمهور ومع مرور الوقت تحولت تلك المواقع إلى مناطق شعبية لممارسة اللهو كما تعرض هذا السور لبعض الممارسات التى أثارت غضب الكثير من الصينيين مثل قيام مواطن بالقفز على السور بالموتوسيكل كما تم عرض بعض الألعاب السحرية فوق السور أيضاً والآن فالوضع أصبح مختلف حيث تم إصدار قوانين وقواعد تمنع هذه السلوكيات الغير لائقة بتاريخ هذا السور العظيم كما تم منع إستخدام المركبات فوق السور وأيضاً منع أى من الأنشطة الجماعية مثل إقامة الحفلات كما تحت الحكومات المحلية على الحد من أعداد زوار سور الصين العظيم وكل ذلك من أجل الحفاظ على هذا الأثر التاريخى العظيم

المعادلة الصعبة بين محطة هونج كونج وميناء الأسكندرية

تعد محطة H.B.H من أكبر الشركات العالمية فى تداول الحاويات حيث تقوم بتداول ما يقرب من 53 مليون حاوية عبر محطاتها التى تنتشر على مستوى الكرة الأرضية من بينها 14 مليون حاوية فى محطة هونج كونج فقط الذى يعمل بها 600 موظف فقط فى حين أن ميناء الأسكندرية يعمل بها 53 ألف موظف ولم يتجاوز التداول فيها مليون حاوية !!

مترو الإنفاق وديناميكية الأداء

لقد أنشأ المترو فى الصين منذ 40 عاماً تقريباً ومحطاتها تتميز بالنظافة ومن يزور هذه المحطات يلاحظ عدم وجود مقاعد نهائياً بها ففى الصين لا وقت للضياع ويكين بها 3 خطوط لمترو الأنفاق والمترو يعمل من 5 صباحاً حتى الحادية عشرة وينقل المترو يومياً 3 ملايين وهو ما يعادل تقريباً ما ينقله المترو فى القاهرة



الكبرى وحالياً يجرى إقامة 6 خطوط مرة واحدة حيث أن من المقرر إفتتاحها مع إنطلاق الدورة الأوليمبية عام 2008م ومن الملاحظ هناك أن السيدات هن اللائى يقمن بقيادة قطارات المترو هذه وأيضاً يقمن بصرف التذاكر والرقابة داخل المحطات والقطارات بينما يقتصر دور الرجال على أعمال النظافة والصيانة

الجرارات الصينية وتوفير 50% من أسعارها الأصلية

كان هناك إحتكاراً لسنوات طويلة من الشركات الأوروبية والأمريكية فى مجال السكة الحديد بمصر حيث أن هذه الشركات تمثل المورد الأول لإحتياجات هذا القطاع سواء من الجرارات أو العربات وقطع الغيار...وكان إجمالى سعر الجرار المصنع فى أوروبا يصل إلى 20 مليون جنيه بينما عرضت الشركات الصينية أسعار تمثل 50%من هذا المبلغ أى ما يعادل 10 ملايين جنيه فقط وربما أقل من هذا المبلغ أيضاً وجاء هذا العرض نتيجة للزيارة التى قام بها المهندس محمد منصور وزير النقل والجرارات الجديدة هذه توفر عناصر الأمن والسلامة للمسافرين والمسؤلين عن المصنع فى الصين طلبوا من مصر تحديد المواصفات التى تحتاجها على أن تكون أيضاً مطابقة للمواصفات العالمية فى الجودة والكفاءة مع الحرص على تطبيق عمليات الصيانة والحفاظ على كفاءة التشغيل

حوادث قطار الصين لا تعرف طريقها

وإذا ما تفحصنا ملف حوادث السكة الحديد فى الصين فنجد أن عام 2006م بأكمله لم يشهد أى حوادث وأيضاً عام 2005م لم يشهد سوى حادث واحد فقط وأدى إلى مصرع مواطن فقط وعلى الرغم من أن خطوط السكك الحديدية على مستوى الصين يبلغ أطوالها حوالى 70 ألف كيلو متر بينما خطوط السكة الحديد بمصر لا تتجاوز أطوالها 5 الاف كيلو متر فقط وكم من ضحايا ومنكوبيها؟ ولا تعليق !!!



مطعم "السم الهارى؟ !!!

أغرب مطعم فى العالم أقيم فى ولاية أريزونا الأمريكية حيث يقدم الطعام لزبائنه مصحوباً بعبارة "بالسم الهارى" حيث تقول إعلانات المطعم أن وجباته هى أقرب طريق إلى الموت لمن يريد الإنتحار وأنه يقدم لزبائنه الذين يريدون الإنتحار وجبة مكونة من أربع شرائح لحم وجبن وبصل وفلفل مقلى تحتوى على ثمانية آلاف سعر حرارى وهو ما يصيب الزبون بإنسداد أربعة من شرايين القلب.

أدمان من نوع خاص !!!

بعد وفاة والدة عام 1983م أدمن البرازيلى لويس سكواريسى "42 عاماً" الجنازات حيث إستقال من عمله وتفرغ لحضور الجنازات فى مدينته وقال : إن أول شئ يقوم به كل صباح هو أن يقرأ صفحات الوفيات ويستمع إلى الراديو ليعرف إذا كان هناك شخص قد توفى أم لا .. وإذا لم يجد أحداً يقوم بالإتصال بالمستشفيات ومراكز تنظيم الجنازات والحانوتية.

طرائف وعجائب:

فى عام 1705م وصل قرد على متن زورق صغير إلى شاطئ "وست هارتبول" بإنجلترا .. فقضت محكمة عسكرية بإعدامه شنقاً بتهمة التجسس لصالح فرنسا

كلمات لها معنى:

* تجاهل الحقيقة .. لا يعنى أنها غير موجودة.
* الحب وليس الوقت الذي يشفى كل الجروح.
* عداوة العاقل أقل ضرراً من مودة الأحمق.
* أعرف الكلمة التى ينطق بها لسانك حي لا تضر الناس وأنت أولهم.
* الحياة ليست أبيض وأسود أنها أزرق .. أخضر .. أبيض .. فقط أفتح عينيك وقلبك لترى ألوانها البديعة.

حكمة العدد:

عزيزى القارئ: (لا تقل إن الحياة تعب قبل أن تتيقن من راحة الموت .. وإلا خسرت صداقة الأثنين).

أقوال مأثورة:

* "إن المهزوم إذا إبتسم أفقد المنتصر لذة فوزه" **شكسبير**

* "إن أرق الألحان وأعزب الأنغام لا يعزفها إلا قلب أمرأة مرحة". **بيتهوفن**

* "ليس هناك من هو أكثر بؤساً من المرء الذى أصبح اللاقرار هو عادته الوحيدة" **الفيلسوف الأمريكى وليام جيمس**

* "قد تغفر لك المرأة القسوة والظلم .. لكنها لا تغفر لك عدم الأهتمام بها " **الفيلسوف الفرنسى چان چاك روسو**

رأى الطير فى أبن أدم

مر سيدنا سليمان عليه السلام علي أربعة من الطير وسمع كلامهم وسأل من حوله أتدرون ماذا تقول الطيور؟
لقد قال الطائر الأول ياليت الخلق لم يخلقوا !
وقال الطائر الثانى ياليتهم لما خلقوا علموا لماذا خلقوا!
وقال الثالث ياليتهم لما علموا .. عملوا بما علموا!
وقال الرابع ياليتهم لما عملوا خلصوا فيما عملوا.

دنيا المرأة

نصائح لكل إمرأة

التعامل الصحيح مع البشرة والماكياج

إتبعى سيدتى الإرشادات الأتية لكى تحصلى على أجمل ماكياج لبشرتك

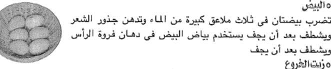
- ينبغى إختيار لون الأساس المناسب
- فى الصباح يستعمل الأساس الأخف لوناً من لون البشرة
- إذا كانت البشرة جافة ينصح بإستعمال الأساس السائل
- إذا كانت البشرة دهنية ينصح بإستعمال الأساس السميك
- يجب الإهتمام بالحماية التى يوفرها المستحضر الواقى من أشعة الشمس بحيث لا يقل spf عن 10%
- قبل إستخدام المكياج يتم وضع طبقة من الكريم المرطب وعند توزيع كريم الأساس على البشرة توضع كمية منه فى راحة اليد ويتم فركها بالأصابع حتى تكتسب درجة مماثلة لدرجة حرارة الجسم ومن ثم يتم توزيعه على الوجه بحركات خفيفة
- ينصح بإستعمال البودرة الشفافة بلون يناسب البشرة لأن البودرة تثبت المكياج وينبغى نثر البودرة بواسطة الفرشاة

نصائح ذهبية

1 – ينبغى عدم الإكثار من الكمية المستخدمة من مستحضرات التجميل التى قد تسد المسامات وتحرمها من تبادل الغازات مما يؤدى إلى فقدان تألقها ولهذا تصاب بالإضطرابات
2 – تساعد العناية اليومية نظافة البشرة على إستمرار حيويتها لأن النظافة المستمرة تخلص البشرة من الفضلات والمواد المتراكمة عليها
3 – لابد إستخدام مستحضر منظف من آثار المكياج لأن الماء والصابون فقط لا يكفى لتنظيف البشرة
4 – ويجب إستخدام مرطب البشرة لأن الجفاف يعمل على هلاك خلايا البشرة

وصفات سحرية لشعر صحى وجميل

○ لبن جوز الهند
يضاف 5 ملاعق كبيرة من لبن جوز الهند إلى ملعقة كبيرة من عصير الليمون يستخدم المحلول الناتج فى تدليك فروة الرأس ويبقى بها حتى يجف تماماً ثم يشطف بالماء العادى



○ البيض
تضرب بيضتان فى ثلاث ملاعق كبيرة من الماء وتدهن جذور الشعر ويشطف بعد أن يجف يستخدم بياض البيض فى دهان فروة الرأس ويشطف بعد أن يجف

○ زيت الخروع
تدلك فروة الرأس بزيت الخروع الدافئ يومياً

○ نبات الصبار
تدلك فروة الرأس بزيت أو كريم نبات الصبار بصفة منتظمة

الشعر الضعيف: يضاف صفار من البيض إلى ملعقة لبن أو زبادى وملعقة مايونيز وملعقة زيت زيتون وملعقة عسل ويوضع المزيج على الشعر لمدة ساعتين على الأقل قبل شطفه

الشعر المتقصف: بيضتان كاملتان تخلطان مع ملعقتان من زيت الذره يدلك الشعر من جذوره حتى أطرافه بالخليط لنحو خمس دقائق ثم يرفع إلى الأعلى ويغطى بقطعة من النايلون لنحو ساعة يشطف بعدها بالماء والشامبو

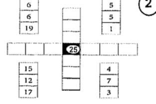
الشعر الجاف: تبلل جذور الشعر بمخفوق عدد (2) بيض بواسطة فرشاة ثم يوزع بقية البيض على أنحاء الشعر ويدلك الشعر لنحو نصف ساعة قبل أن يرفع ويغطى بالنايلون لنحو ساعة ينزع بعدها ويترك ليجف عليه البيض ثم يغسل

الشعر الدهنى: تكرر نفس طريقة الشعر الجاف لكن بإستعمال صفار البيض فقط

تسالى

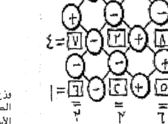
(1) إذا حدث العكس وأصبحت "+" تعنى ناقص و "–" تعنى زائد فما هى نتيجة هذه العمليات : (10 - 3) + (9+5) -(7+2) + (11 + 3) = ...؟

(2)



وزع الأرقام

وزع الأرقام الموجودة بالمستطيلات الصغيرة للمستطيلات المحيطة بالمربع الأسود حتى يكون مجموع كل ثلاثة مستطيلات مساويا للرقم الذى بداخل المربع الأسود.



●● حل مسابقة العدد السابق ●●

INTERNATIONAL MARITIME SERVICE Co.

الشركة الدولية لخدمات النقل البحرى





Gafta

تعمل الشركة الدولية لخدمات النقل البحرى فى مجال التوكيلات الملاحية وحجز الفراغات وقد
الت على نفسها تحقيق مستويات متميزة لإرضاء عملائها من ملاك ومستأجرين وربابنة السفن
ومشغلين لجميع حمولات السفن على إختلاف أنوعها وذلك من خلال

1 – سرعة الإستجابة لمتطلبات العملاء

2 – تقديم أسعار منافسة وبخدمة متميزة

3 – التعامل مع الموردين ذوى السمعة الطيبة فى المجال الملاحى

ولكى يستمر هذا الأداء المتميز قامت بإنشاء وتطبيق نظام للجودة متوائم مع متطلبات
المواصفة القياسية ISO 9001/2000 مع توافر الموارد البشرية والمادية.
وكان لتوفير البيئة الإقتصادية المتميزة أثره الفعال حيث قامت هيئة
GERMANSEHERS LLoys بمنح الشركة شهادة Din En Iso 9001/2006
بعد إتمام مراجعة المنظومة بنجاح.

CERTIFICATE

Germanischer Lloyd

وأسرة تحرير المجلة يهنئون
الدكتور ربان منتصر السكرى
رئيس الشركة ويتمنون له دوام الرقى والأزدهار

COMMERCIAL SHIPPING CO.

الشركة التجارية للملاحة

Shipping agency for all types of vessel in all Egyptian Ports

Liner , Heavy lifts & Tramp agencies

Forwarder- Shipbroker & Chartering

Clearance , Inland Transportation

Stevedoring & cargo operations

Suez canal transit



26 NASR STREET – ALEXANDRIA
TEL: 4853219 / 4817107 – MOB: 0122100488
FAX: 4817107 – TELEX: 557115 CSHIP UN
EMAIL: FKHALIFA@LINK.NET

شركة قناة السويس للحاويات
ميناء شرق بورسعيد

SCCT
شركة مساهمة مصرية

تعزيز طاقة محطة الحاويات بإضافة ثلاث أوناش رصيف عملاقة ليصل العدد الاجمالى إلى 12 ونش رصيف عملاق



بوصول ثلاث أوناش تصبح محطة الحاويات بميناء شرق بورسعيد الأولى فى مصر من حيث المعدات والتجهيزات بعدد 12 ونش عملاق من أكبر وأحدث الأوناش المستخدمة فى مجال تداول الحاويات والتى ستمكن المحطة من التعامل بقدرات عالية ومعدلات عالمية مع أكبر السفن الموجودة حالياً.

لقد قامت الشركة ببناء محطة تداول الحاويات من الطراز الأول على أحدث النظم العالمية وذلك لجذب تجارة الترانزيت إلى مصر وقد تم ذلك بنجاح نتج عنه إرتفاع حجم التداول بالسوق المحلى.

وماكان هذا ليتحقق بدون العامل البشرى الذى توليه الشركة وإهتمامها من حيث المهارات والتطوير، فالقوى البشرية للشركة تعد عامل إستراتيجى والشركة تفخر إنها سباقة فى خلق فئة جديدة بسوق العمالة المصرية ذات قدرات مهنية عالية . القوى البشرية بشركة قناة السويس وصلت حالياً إلى أكثر من 1000 عامل أغلبيتهم من مواطنى مدينة بورسعيد ومع التوسعات المستقبلية للمرحلة الثانية من محطة الحاويات ستتوفر فرص عمل أخرى لشباب بورسعيد

بتفعيل العامل البشرى مع أحدث التقنيات أصبحت شركة قناة السويس للحاويات مثلاً يحتذى به على مستوى محطات الحاويات الحالية والناشئة بالمنطقة واضعة موانئ بورسعيد بالمرتبة الخامسة بين الموانئ العالمية من حيث إرتفاع معدلات النمو.

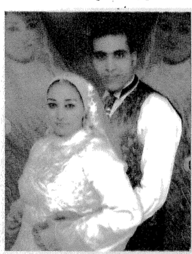
مجتمع إنترناشيونال

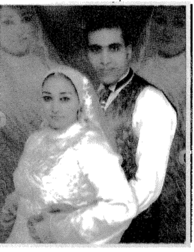


العريس محمد ربيع العروس إيمان نصر

العريس حازم عبد السيد العروس نجلاء العزازى

العريس أحمد نجاح العروس مروة عبد القادر





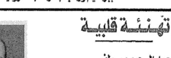
العريس حسن عبد الفتاح العروس داليا عباس

حفل زفاف محمد رشوان بشركة الروافد بميناء دمياط والمحاسبة / سلوى سريس بإدارة الأيرادات بميناء دمياط



حفل خطوبة الدكتورة / رشا أبنة المحاسب / محمود رشوان رئيس قطاع الشئون الأدارية بهيئة ميناء دمياط على المهندس / محمد إبراهيم ورد بالإدارة الإلكترونية بالميناء

تهنئة قلبية





يتقدم الأستاذ / عبد الرحيم مصطفى

بخالص التهنئة إلى العميد / أحمد محمد يوسف

بصدور قرار وزير النقل بتعيينه مديراً عاماً لمركز المعلومات

بهيئة موانى البحر الأحمر ويتمنى لسيادته دوام الترقى والتوفيق

عيد ميلاد سعيد

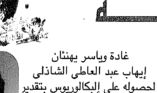
فرح أحمد الديب من جدو محمد الديب للحفيده الغالية/ فرح أحمد الديب فى عيد ميلادها كل سنة وانتى طيبة ياحبيبتى

محمد سعد الهوال

سيف الدين إسلام حسن عبد اللطيف

ن بابا على عمر بقطاع النقل البحرى للأمورة ضحى

تهنئة



غادة وياسر يهنئان إيهاب عبد العاطى الشاذلى لحصوله على إلبكالوريوس بتقدير جيد جداً ألف مبروك





تهنئ الأستاذه/ سعاد عبد المقصود أبن شقيقها محمود حسن بمناسبة إنضمامه لفريق كرة القدم بنادى سبورتنج الرياضى



تهنئه من عمتو سعاد إلى الكسندر عبد المقصود بنجاحه بمعهد الكونسرفتوار بباريس